



Dakar, le 29 NOV 2024

Analyse : Décision portant amendement du Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) 01 Volume I relatif à la délivrance de licences du Personnel Aéronautique.

Le Directeur Général ;

- VU la Constitution ;
- VU la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- VU la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- VU le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 ;
- VU le décret n°2024-1886 en date du 10 septembre 2024 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- VU le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- VU l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- VU la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- VU la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- VU le rapport de la CARAS N°0005/2024/ANACIM/DSV/RAS 01 VOLUME I en date du 20 novembre 2024.

DECIDE :

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

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

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

- Intégration de l'amendement 179 de l'OACI ;
- Modification de disposition relative à la date d'application des licences et qualifications de télépilotes ;
- Modification de l'Appendice 2 relatif à la délivrance de licence de pilote professionnel à un pilote militaire ou un ancien pilote militaire ;

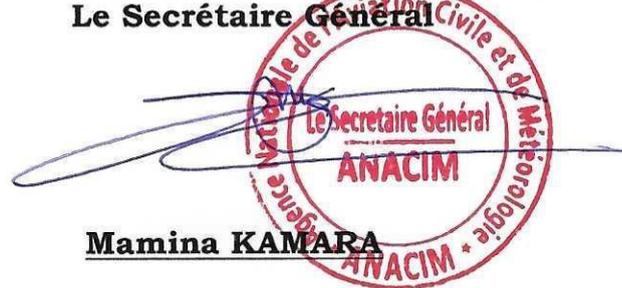
.../...

- Ajout d'un supplément relatif aux compétences linguistiques ;
- Modification de l'appendice 04 relatif au rétablissement des privilèges des licences et qualifications après leur expiration des techniciens de maintenance des Aéronefs.

Article 3. Le Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) 01 Vol I amendé annule et remplace toutes dispositions antérieures d'effets contraires.

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

**Pour le Directeur Général et par délégation,
Le Secrétaire Général**



The image shows a blue ink signature over a red circular official stamp. The stamp contains the text "Le Secrétaire Général ANACIM" in the center and "Agence Nationale de l'Aviation Civile et de Météorologie" around the perimeter. The word "ANACIM" is also printed at the bottom of the stamp.

Mamina KAMARA



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : +221 338656000 – Fax : +221338200403

Email : anacim@anacim.sn

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N° 01
(RAS 01) :
LICENCES DU PERSONNEL
VOLUME I : DELIVRANCE DE LICENCES**



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : +221 338656000 – Fax : +221338200403

Email : anacim@anacim.sn

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



AMENDEMENTS DU RAS 01

N°	Origine	Objet	Dates :
			- adoption - entrée en vigueur - application
01	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Elaboration de l'annexe 01 au RAS « Programmes de formation des équipages de Conduite »2. Ajout de dispositions règlementaires pour le renouvellement de la licence de technicien de maintenance d'aéronefs déterminée par l'Appendice 10.	<ul style="list-style-type: none">- 28 juin 2016- 13 juillet 2016- 13 juillet 2016
02	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Elaboration de l'annexe 02 au RAS « Programme de formation des techniciens de maintenance d'aéronef »	<ul style="list-style-type: none">- 26 octobre2016- 07 novembre2016- 07 novembre2016
03	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Intégration de l'amendement 173 de l'OACI2. Intégration de l'amendement 174 de l'OACI3. Modifications de l'appendice 2 relatif aux Organismes de Formation Agréés (OFA)4. Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à5. La conversion de licence étrangère du Personnel Navigant de Cabine (PNC)6. Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à7. La conversion de licence étrangère des Techniciens de Maintenance des aéronefs (TMA)8. Rajout des dispositions relatives aux Instructeurs et Examineurs du Personnel Navigant de Cabine (PNC)9. Rajout des dispositions relatives aux	<ul style="list-style-type: none">- 11 aout 2017- 28 aout 2017- 28 aout 2017



		conditions de délivrance du Brevet de 10. Sécurité et Sauvetage (BSS) et d'acceptation du BSS étranger.	
04	Direction de la sécurité des vols	1. Ajout de dispositions réglementaires relatives à la reconnaissance de Brevets, Qualifications, Diplômes et certificats étrangers	<ul style="list-style-type: none">- 18 octobre 2017- 27 octobre 2017- 27 octobre 2017
05	Direction de la sécurité des vols	1. Intégration de l'amendement 175 de l'OACI 2. Rajout à l'appendice 7 du RAS 01 de dispositions règlementaires pour la conversion et la validation des licences étrangères de contrôleurs de la circulation aérienne 3. Rajout à l'appendice 7 du RAS 01 de dispositions règlementaires pour la conversion et la validation des licences étrangères des agents techniques d'exploitation 4. Révision de la mise en forme du RAS 01	<ul style="list-style-type: none">- 26 décembre 2018- 31 décembre 2018- 31 décembre 2018
06	Direction de la sécurité des vols	1. Intégration de l'amendement 176 de l'OACI ; 2. Modification, rajout et suppression de dispositions relatives à la délivrance des licences, qualifications et autorisations ; 3. Révision de la mise en forme du RAS 01.	<ul style="list-style-type: none">- 28 Septembre 2021- 01 Novembre 2021- 01 Novembre 2021
07	Direction de la sécurité des vols	1. Intégration des amendements 177 et 178 de l'OACI ; 2. Ajout de l'appendice 13 du RAS 01 pour la disposition règlementaire des exigences relatives aux instructeurs et examinateurs des TMA	<ul style="list-style-type: none">- 04 Janvier 2023- 17 Janvier 2023- 17 Janvier 2023



07	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">3. Ajout de l'appendice 14 du RAS 01 pour la disposition réglementaire de formulaire commun pour les licences du personnel délivrées par voie électronique4. Modification de dispositions relatives à l'appendice 04 du RAS 01 concernant le rétablissement des privilèges des licences et qualifications après leurs expirations5. Modification de dispositions relatives à la date d'application des licences et qualifications des télépilotes6. Suppression des dispositions réglementaires relatives à la validation et la conversion de licence de Personnel Navigant de Cabine.	<ul style="list-style-type: none">- 04 Janvier 2023- 17 Janvier 2023- 17 Janvier 2023
8	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Intégration de l'amendement 179 de l'OACI ;2. Modification de disposition relative à la date d'application des licences et qualifications des télé-pilotes.3. Ajout d'un supplément relatif aux compétences linguistiques ;4. Modification de l'appendice 04 du RAS 01 concernant le rétablissement des privilèges des licences et qualifications après leur expiration des techniciens de maintenance des Aéronefs <p>Modification de l'Appendice 2 relatif à la délivrance de licence de pilote professionnel à un pilote militaire ou un ancien pilote militaire</p>	<ul style="list-style-type: none">- 20 Novembre 2024- 28 Novembre 2024- 28 Novembre 2024



REFERENCES

Annexe 1, Quatorzième édition, juillet 2022, Amendement 179.

TABLE DES MATIERES

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	3
AMENDEMENTS DU RAS 01	4
REFERENCES	7
TABLE DES MATIERES	8
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES.....	13
1.1 Définitions.....	13
1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences.....	23
1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre d'équipage de conduite, de membre d'équipe de télépilotage.....	24
1.2.2 Méthode de validation d'une licence étrangère.....	24
1.2.3 Conversion de licence étrangère.....	26
1.2.4 Acceptation de l'expérience militaire	26
1.2.5 Privilèges du titulaire d'une licence.....	26
1.2.6 Aptitude physique et mentale (Se référer au volume III du RAS 01).....	26
1.2.7 Validité des licences	26
CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TELEPILOTES D'AERONEFS	31
2.1 Licences et qualifications des pilotes.....	31
2.1.1 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de pilote	31
2.1.2 Élève-pilote	35
2.1.3 Licence de pilote privé.....	36
2.1.4 Licence de pilote professionnel	42
2.1.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion (Réservé)	49
2.1.6 Licence de pilote de ligne	49
2.1.7 Qualification aux instruments	55
2.1.8 Qualification d'instructeur de vol pour les avions, les dirigeables et les hélicoptères.....	58
2.1.9 Licence de pilote de planeur.....	60
2.1.10 Licence de pilote de ballon libre.....	62
2.1.11 Licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM)	65
2.2 Licences et qualifications des télépilotes	68

2.2.1	Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote	68
2.2.2	Élève-télépilote.....	72
2.2.3	Licence de télépilote	72
2.2.4	Qualification d'instructeur RPAS.....	77
CHAPITRE 3 : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES PILOTES.....		
80		
3.1	Règles générales relatives aux licences de navigateur et de mécanicien navigant	80
3.2	Licence de navigateur	80
3.3	Licence de mécanicien navigant.....	82
3.4	Opérateur radiotéléphoniste navigant	85
CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.....		
86		
4.1	Règles générales relatives aux licences et aux qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite	86
4.2	Licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA)	86
4.3	Élève contrôleur de la circulation aérienne	87
4.4	Licence de contrôleur de la circulation aérienne	87
4.5	Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.....	89
4.6	Licence d'agent technique d'exploitation (ATE)	94
4.7	Licence d'opérateur radio de station aéronautique	97
4.8	Personnel de météorologie aéronautique	98
4.9	Personnel navigant de cabine (PNC)	98
CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE.....		
101		
APPENDICE 1 : VALIDATION ET CONVERSION DE LICENCES		
104		
1.	Membre d'équipage de conduite	104
2.	Validation et conversion de la licence de technicien de maintenance d'aéronef.....	106
3.	Validation des qualifications d'instructeur et autorisations d'examineur	107
4.	Compétence linguistique.....	107
APPENDICE 2 : DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL A UN PILOTE MILITAIRE OU UN ANCIEN PILOTE MILITAIRE.....		
108		
1.	Domaine d'application.....	108
2.	Exigences en matière d'éligibilité	108
3.	Exigences particulières à la catégorie avion.....	108

4.	Exigences particulières à la catégorie hélicoptère	108
APPENDICE 3 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES.....		
1.	Généralités	110
2.	Descripteurs holistiques	110
APPENDICE 4 : RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES DES LICENCES ET QUALIFICATIONS APRES LEUR EXPIRATION		
APPENDICE 5 : EXIGENCES RELATIVES AUX DEROGATIONS/EXEMPTIONS.....		
1.	Généralités	116
2.	Obligations du postulant	116
3.	Modalités d'octroi ou de refus d'une demande de dérogation/exemption	117
APPENDICE 6 : EXIGENCES RELATIVES A LA DELIVRANCE,		
A LA PROROGATION ET AU RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE		
1.	Généralités	119
2.	Exigences en termes d'expérience/prérequis et formation pour la délivrance de Qualifications de classe ou de type.....	119
3.	Formation ZFTT (Programme de qualification de type sans vol)	122
4.	Examen	123
5.	Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type	123
6.	Prorogation des qualifications de classe et de type – avions.....	124
7.	Prorogation des qualifications de classe et de type – hélicoptères	125
APPENDICE 7 : EXIGENCES RELATIVES AUX SIMULATEURS DE VOLS		
1.	Champs application	127
2.	Mise en œuvre	127
3.	Règles générales régissant les opérateurs de simulateurs de vol	127
4.	Niveaux de qualification	129
APPENDICE 8 : EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (PILOTE D'AERONEF).....		
1.	Généralités	131
2.	Exigences d'éligibilité	131
3.	Compétences d'instructeur et évaluation	132
4.	Validité des qualifications d'instructeur	132
5.	Particularités instructeur de vol – FI.....	133

6.	Particularités instructeur de qualification de type – TRI.....	136
7.	Particularités instructeur de qualification de classe – CRI.....	141
8.	Particularités instructeur de qualification de vol aux instruments – IRI.....	143
9.	Particularités instructeur sur système synthétique de vol –SFI.....	144
10.	Particularités instructeur sur système synthétique d'entraînement –STI.....	146
	APPENDICE 9 : AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES PILOTES.....	149
1.	Généralités	149
2.	Limitations des privilèges en cas d'intérêts directs	149
3.	Exigences d'éligibilité	150
4.	Standardisation des examinateurs.....	150
5.	Evaluation des compétences des examinateurs	151
6.	Validité des autorisations d'examineur	151
7.	Prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur.....	151
8.	Prorogation des autorisations d'examineur	151
9.	Renouvellement des autorisations d'examineurs.....	151
10.	Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences	152
11.	Particularités examinateurs de vol –FE.....	153
12.	Particularités examinateurs de qualification de type – TRE	154
13.	Particularités examinateurs de qualification de classe – CRE.....	155
14.	Particularités examinateurs de qualification de vol aux instruments – IRE.....	156
15.	Particularités examinateurs sur système synthétique de vol – SFE.....	156
16.	Particularités examinateurs d'instructeur de vol – FIE.....	157
	APPENDICE 10 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF.....	159
1.	Domaine d'application.....	159
2.	Catégories de licence	159
3.	Groupes d'aéronefs	159
4.	Prérogatives.....	160
5.	Demande relative à une licence de technicien de maintenance.....	161
6.	Délivrance initiale.....	161
7.	Prorogation de la validité de la licence	163
8.	Renouvellement de la licence.....	164
9.	Retrait, Suspension ou limitation de la licence.....	164

10.	Extension de la licence.....	165
11.	Ajout d'une qualification	167
12.	Limitations	168
13.	Preuves de la qualification	169
APPENDICE 11 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS/TESTEURS DU CONTROLE AERIEN		170
1.	Généralités.....	170
2.	Conditions de délivrance initiale, renouvellement et prorogations.....	171
APPENDICE 12 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE.....		173
1.	Conditions de désignation des instructeurs de personnel navigant de cabine	173
2.	Conditions de prorogation ou renouvellement de la qualification d'instructeur du personnel navigant de cabine	173
3.	Délivrance et prorogation ou renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine	173
4.	Validité de la qualification d'instructeur et de l'autorisation d'examineur	173
APPENDICE 13. EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS TMA		174
APPENDICE 14 : FORMULAIRE COMMUN POUR LES LICENCES DU PERSONNEL DELIVREES PAR VOIE ELECTRONIQUE.....		177
SUPPLEMENT : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES		

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

1.1 Définitions

- 1) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :
- 2) **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.
- 3) **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.
- 4) **Aéronef (Catégorie d')** : Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- 5) **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.
- 6) **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 le permis d'exploitation aérienne.
- 7) **Aéronef télépilote (RPA)** : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- 8) **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.
- 9) **Attestation médicale** : Document établi par l'Autorité et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.
- 10) **Autorité** : Autorité de l'aviation civile du Sénégal (ANACIM).
- 11) **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.
- 12) **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.
- 13) **Ballon** : Aérostat non entraîné par un organe moteur.
- 14) **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.
- 15) **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.

- 16) **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.
- 17) **Comportement observable (OB)**. Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et qui peut être mesuré ou non.
- 18) **Conclusions de médecins agréés** : Conclusions d'un ou plusieurs experts jugés acceptables par le service de délivrance des licences pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.
- 19) **Conditions** : Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.
- 20) **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.
- 21) **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 envol.
- 22) **Crédit** : Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.
- 23) **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.
- 24) **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.
- 25) **Dirigeable** : Aérostat entraîné par un organe moteur.
- 26) **Entraîneur de procédures de vol** : Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- 27) **Erreur** : Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.
- 28) **Évaluateur médical** : Médecin nommé par l'Autorité, qualifié et possédant une expérience pratiquée en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.
- 29) **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.

- 30) **Formation homologuée** : Formation dispensée dans le cadre d'un programme et d'une supervision spéciaux approuvés par l'autorité.
- 31) **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.
- 32) **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.
- 33) **Giravion** : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- 34) **Grave** : Dans le contexte des dispositions médicales du RAS 01 Volume III dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.
- 35) **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.
- 36) **Homologation** : une reconnaissance administrative d'un agrément délivré par l'Autorité de l'aviation civile d'un Etat contractant.
- 37) **Liaison de commande et de contrôle (C2)** : Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol. (*Applicable jusqu'au 25 novembre 2026*)
- 38) **Liaison (C2)** : Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol. (*Applicable à compter du 26 novembre 2026*)
- 39) **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 défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- 40) **Médecin-examineur** : Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par l'Autorité pour conduire des examens médicaux des demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont requises.
- 41) **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.
- 42) **Membre d'équipe de télépilotage** : Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargée de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépilote durant une période de service de vol.
- 43) **Menace** : Evènement 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.

- 44) **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.
- 45) **Norme de compétence** : Niveau de performance qui est défini comme acceptable lorsqu'on détermine si la compétence est acquise ou non.
- 46) **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.
- 47) **Organisme de formation agréé** : Organisme agréé par l'Autorité et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui peut dispenser une formation homologuée.
- 48) **Organisme de formation homologuée** : Organisme de formation reconnu par l'Autorité sur la base d'un agrément délivré par un Etat contractant.
- 49) **Organisme de maintenance agréé** : Organisme agréé par l'Autorité, conformément aux dispositions du RAS 08 – Navigabilité des aéronefs — Agrément des organismes de maintenance, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'Autorité.
- 50) **Performances humaines** : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- 51) **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.
- 52) **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.
- 53) **Pilote commandant de bord sous supervision** : Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.
- 54) **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.

- 55) **Piloter** : Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- 56) **Plan de vol** : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol-
- 57) **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.
- 58) **Poste de télépilotage (RPS)** : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- 59) **Programme national de sécurité (PNS)** : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- 60) **Prorogation** : Acte administratif effectué pendant la période de validité d'une approbation ou qualification et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée sous réserve de remplir les conditions prévues.
- 61) **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.
- 62) **Qualités d'aviateur** : Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.
- 63) **Règlement applicable de navigabilité** : Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par l'Autorité pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- 64) **Renouvellement** : Acte administratif effectué après qu'une approbation ou qualification soit arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.
- 65) **Service de délivrance des licences** : responsable de la délivrance des licences du personnel au sein de l'Autorité.
- 66) **Service de surveillance ATS** : Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.
- 67) **Signer une fiche de maintenance** : Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le RAS08.
- 68) **Simulateur d'entraînement au vol** : L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- 69) 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.

- 70) 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.
- 71) 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.
- 72) **Simulateur d'entraînement au vol** : L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- 73) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef ou une représentation exacte d'un RPAS de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage/l'équipe de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
- 74) 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.
- 75) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef ou l'environnement d'un RPAS en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- 76) **Simulateur de vol** : Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- 77) **Substances psychoactives** : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- 78) **Surveillance** : Processus cognitif de comparaison entre un état actuel et un état attendu.
- 79) **Susceptible** : Dans le contexte des dispositions médicales du RAS 01 volume III qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.
- 80) **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. (*Applicable jusqu'au 25 novembre 2026*)
- 81) **Système d'aéronef télépiloté (RPAS)** : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

(Applicable à compter du 26 novembre 2026)

- 82) **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.
- 83) **Système qualité** : Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.
- 84) **Télépilote** : Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépilote et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.
- 85) **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.
- 86) **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.
- 87) **Temps aux instruments** : Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- 88) **Temps aux instruments au sol** : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.
- 89) **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 immobilise en dernier lieu à la fin du vol.
- 90) **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.
- 91) **Temps de vol aux instruments** : Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- 92) **Temps de vol aux instruments** : Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef ou un télépilote conduit un aéronef télépilote, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- 93) **Temps de vol en solo** : Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- 94) **Temps de vol en solo - systèmes d'aéronefs télépilotes** : Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est seul à commander le RPAS.
- 95) **Temps de vol - systèmes d'aéronefs télépilotes** : Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle C2 est établie entre le RPS et le RPA en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol. *(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)*

- 96) **Temps de vol - systèmes d'aéronefs télépilotes** : Total du temps décompté depuis le moment où une liaison C2 est établie entre le RPS et le RPA en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.
(Applicable à compter du 26 novembre 2026)
- 97) **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.
- 98) **Temps d'instruction en double commande** : Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
- 99) **Temps d'instruction en double commande** : Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépilote.
- 100) **Transfert de commande** : Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- 101) **Usage de substances qui pose des problèmes** : Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel : qu'il constitue un risque direct pour celui qui le consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ;et/ou qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- 102) **Validation (d'une licence)** : Mesure prise par l'Autorité lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle reconnaît à une licence délivrée par un État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.
- 103) **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.
- 104) **Vol sur campagne** : Vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.

Abréviations

ACS/CSQ	Qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance
ACP /CRQ	Qualification de contrôle régional aux procédures
ADC/ ARQ	Qualification de contrôle d'aérodrome
ADS-B	Surveillance dépendante automatique – diffusion
AIP	Publications d'information aéronautique
ANACIM	Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
APP/ APQ	Qualification de contrôle d'approche aux procédures
APRC/ PSQ	Qualification de contrôle radar d'approche de précision
APS/ ASQ	Qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance
ATC	Contrôleur de la circulation aérienne
ATE	Agent Technique d'Exploitation
ATM	Gestion du trafic aérien
ATPL	Licence de Pilote de ligne
BSS	Brevet de Sécurité et Sauvetage
C2	Commande et contrôle (<i>Applicable jusqu'au 25 novembre 2026</i>)
CDB	Commandant De Bord
CDL	Liste d'écarts de configuration
CPL	Pilote professionnel
CRE	Examineur de qualification de classe
CRI	Instructeur de qualification de classe
FE	Examineur de vol
FFS	Simulateur de vol complet
FI	Instructeur de vol
FIE	Examineur d'instructeur de vol

FNPT	Entraîneur de procédures au vol et à la navigation
FSTD	Simulateur d'entraînement en vol
FTD	Dispositif d'entraînement de vol
ICQ	Qualification d'instructeur circulation aérienne
IFR	Règles de vol aux instruments
IR	Règles aux instruments
IRE	Examineur de qualification de vol aux instruments
IRI	Instructeur de qualification de vol aux instruments
Liaison C2	Liaison de commande et de contrôle (<i>Applicable à compter du 26 novembre 2026</i>)
LME	Liste Minimale d'Equipements
MCC	Travail en équipage
MPL	Licence multipilote
MTOM	Masse maximale au décollage
NOTAM	Avis aux usagers de l'air
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OFA	Organisme de Formation Agréé
OJTI	Instructeur de formation en cours d'emploi
OMM	Organisation Météorologique Mondiale
PEA	Permis d'Exploitation Aérienne
PF	Pilote aux commandes
PIC	Pilote commandant de bord
PM	Pilote surveillant
PNC	Personnel Navigant de Cabine
PPL	Licence de pilote privé
PSR	Radar primaire de surveillance

RAS	Règlement Aéronautique du Sénégal
RPA	Aéronef télépiloté
RPAS	Système d'aéronef télépiloté
RPS	Poste de télépilotage
SFE	Examineur sur système synthétique de vol
SFI	Instructeur sur système synthétique de vol
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SOP	Procédures d'exploitation normalisées
SSR	Radar secondaire de surveillance
STI	Instructeur sur système synthétique d'entraînement
TEM	Gestion des menaces et des erreurs
TRE	Examineur de qualification de type
TRI	Qualification d'instructeur de type
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
ULM	Aéronef ultraléger motorisé
UQIP	Unité de Qualification et d'Intégration du Personnel
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
ZFTT	Formation de qualification de type sans vol

1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences

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

- a. Équipage de conduite/équipage de télépilotage
 - pilote privé-avion, dirigeable ou hélicoptère ;
 - pilote professionnel-avion, dirigeable ou hélicoptère ;
 - pilote de ligne-avion ou hélicoptère ;
 - pilote de planeur ;

- pilote de ballon libre ;
- navigateur ;
- mécanicien navigant ;
- pilote Ultra léger motorisé (ULM) ; et
- À compter du 26 novembre 2026, télépilote–avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.

b. Autres personnel

- technicien de maintenance d'aéronef ;
- contrôleur de la circulation aérienne ;
- agent technique d'exploitation ;
- opérateur radio de station aéronautique ;
- personnel navigant de cabine.

1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre d'équipage de conduite, de membre d'équipe de télépilotage.

1.2.1.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Sénégal s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit être délivrée par l'Autorité ou doit être validée par l'Autorité si elle a été délivrée par un autre État contractant.

À compter du 26 novembre 2026, nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Sénégal ou de membre d'équipe d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) enregistré au Sénégal s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.2 la licence de membre d'équipage de conduite, est délivrée par l'Autorité ou validée par celle-ci si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.

1.2.1.3 À compter du 26 novembre 2026 ; tout télépilote d'un RPAS enregistré au Sénégal doit être titulaire d'une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ou validée par celle-ci si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.

1.2.1.4 À compter du 26 novembre 2026, tout télépilote qui effectue un vol doit se munir de sa licence appropriée et en cours de validité.

1.2.2 Méthode de validation d'une licence étrangère

1.2.2.2 L'Autorité valide une licence délivrée par un autre État contractant sous forme d'une

autorisation jointe à la licence qui a la même valeur que les licences délivrées par l'Autorité. Lorsque des restrictions sont apportées à l'autorisation sur des privilèges donnés, l'autorisation précise les privilèges de la licence qu'elle a acceptés. La validité de l'autorisation ne dépasse en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

1.2.2.3 L'autorisation a une durée maximale de 6 mois renouvelable.

1.2.2.4 Lorsque l'autorisation prévue au § 1.2.2.1 est délivrée, l'Autorité demande préalablement confirmation de la validité de la licence auprès de l'État l'ayant délivrée (authentification de la licence étrangère).

1.2.2.5 Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre l'Etat du Sénégal et d'autres Etats contractants dans le cadre des règlements communs relatifs à la délivrance des licences.

1.2.2.5.1 Nonobstant les dispositions des § 1.2.2.1 et 1.2.2.3 l'Autorité peut valider automatiquement les licences délivrées par d'autres Etats contractants avec qui, elle a :

- a. adopté des règlements communs relatifs à la délivrance des licences qui sont par ailleurs conformes 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 de licences ;
- d. enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

1.2.2.6 Une annotation figure sur les licences validées au moyen du processus visé au § 1.2.2.4.1 indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit au § 1.2.2.4.1 et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclut une liste de tous les Etats parties à l'accord.

1.2.2.6.1 Jusqu'au 31 décembre 2022, lorsque l'Autorité délivre une licence conformément au § 1.2.2.4.1 avant le 9 novembre 2017 ; Elle peut utiliser d'autres moyens effectifs, emportés à bord de l'aéronef ou accessibles, pour indiquer que les licences délivrées sont validées conformément à l'accord visé au § 1.2.2.5.1.

1.2.2.7 Les conditions supplémentaires de délivrance d'une validation de licence étrangère sont définies dans l'appendice 1 du présent règlement.

1.2.3 Conversion de licence étrangère

Tout postulant qui satisfait aux dispositions applicables peut demander et obtenir une conversion de licence. Les dispositions particulières sont définies à l'appendice 1 du présent règlement.

1.2.4 Acceptation de l'expérience militaire

Les pilotes sénégalais titulaires de titres aéronautiques militaires peuvent demander et obtenir, des licences professionnelles avion ou hélicoptère par équivalence s'ils remplissent les conditions définies à l'appendice 2 du présent règlement.

1.2.5 Privilèges du titulaire d'une licence

Le titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité ne peut exercer d'autres privilèges que ceux qui lui sont accordés par sa licence.

Le titulaire d'une validation ou d'une autorisation délivrée par l'Autorité ne peut exercer d'autres privilèges que ceux qui lui sont accordés par la validation ou l'autorisation détenue.

1.2.6 Aptitude physique et mentale (Se référer au volume III du RAS 01).

1.2.7 Validité des licences

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

1.2.7.2 La durée de validité d'une licence est déterminée en fonction de la validité :

- ✓ des qualifications associées ;
- ✓ du certificat médical (si applicable) ; et
- ✓ de la compétence linguistique en langue anglaise d'un niveau 4 au minimum (si applicable).

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

1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé

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

1.2.8.2 L'agrément par l'Autorité d'un organisme de formation dépend de la capacité de cet organisme à démontrer qu'il satisfait aux dispositions du RAS 01 volume 2 et, si applicable, aux dispositions du RAS 19.

1.2.8.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, la formation homologuée des membres d'équipage de conduite et

des contrôleurs de la circulation aérienne doit être dispensée par un organisme de formation agréé ou homologué par l'autorité.

Note. — Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne, ou des membres d'équipage de conduite, comme la formation homologuée visée au § 9.3 du RAS 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères.

A compter du 26 novembre 2026, la formation homologuée des membres d'équipage de conduite, des membres de l'équipe de télépilotage et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensé par un organisme de formation agréé.

Note. — Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne, ou des membres Bd'équipage de conduite ou des membres d'équipe de télépilotage, comme la formation homologuée visée au § 9.3 du RAS 06 — Exploitation technique des aéronefs, partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères, ou partie 4 — Vols internationaux — Systèmes d'aéronefs télépilotes. ?

1.2.8.4 Jusqu'au 25 novembre 2026, la formation homologuée fondée sur la compétence du personnel de maintenance des aéronefs doit être dispensée par un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

À compter du 26 novembre 2026, la formation fondée sur la compétence du personnel de maintenance des aéronefs et des RPAS doit être dispensée par un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

1.2.8.5 À compter du 26 novembre 2026, la formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage doit être dispensée par un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

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 ou homologué par l'Autorité.

1.2.8.7 La formation homologuée du personnel navigant de cabine doit être dispensée par un organisme

de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

1.2.9 Compétences linguistiques

1.2.9.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, les pilotes d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue anglaise dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 3. La compétence linguistique en anglais n'est pas exigée aux détenteurs de licence de pilotes privés effectuant des vols sur le territoire national uniquement.

À compter du 26 novembre 2026, les pilotes d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les télépilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue anglaise dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 3. La compétence linguistique en anglais n'est pas exigée aux détenteurs de licence de pilotes privés effectuant des vols sur le territoire national uniquement.

1.2.9.2 Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue anglaise dans les communications radiotéléphoniques au moins du niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques de l'OACI.

1.2.9.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

À compter du 26 novembre 2026, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentations motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des télépilotes d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou ballons libres, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique 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.

1.2.9.4 Jusqu'au 25 novembre 2026, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6 : validité illimitée) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

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

A compter du 26 novembre 2026 , les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6 : validité illimitée) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

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

1.2.9.5 Dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de réussite à l'examen ou du contrôle jusqu'à la fin du 36e ou du 72e mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué l'examen ou le contrôle, selon que le niveau de la compétence démontrée est de 4 ou de 5.

1.2.9.6 L'évaluation ainsi que la réévaluation de la compétence linguistique des pilotes, des contrôleurs de la circulation aérienne doivent être effectuées dans un centre ou organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

1.2.10 Autorisation d'examineur

L'Autorité désigne des examinateurs qui sont des personnes intègres dûment qualifiées et habilitées à assurer les épreuves théoriques, les contrôles et les épreuves pratiques au sol, en vol ou sur simulateur de vol, en vue de la délivrance des licences et des qualifications du personnel aéronautique définies dans le présent règlement.

1.2.11 Rétablissement des privilèges des licences et des qualifications ayant dépassé leur date d'expiration.

Si une qualification de classe ou de type a dépassé sa date d'expiration, le postulant doit satisfaire aux conditions pour le rétablissement des privilèges des licences et des qualifications. Les modalités sur le rétablissement des privilèges sont définies à l'appendice 04 du RAS 01 Volume I.

1.2.12 Exemption/Dérogation

L'Autorité peut accorder des exemptions/dérogations, à titre exceptionnel et provisoire sous

réserve du respect des conditions supplémentaires nécessaires pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent à celui imposé par le présent règlement. Les modalités de délivrance des exemptions/dérogations sont définies à l'Appendice 5.

1.2.13 Recours du postulant en cas de litige

Tout candidat à une délivrance initiale, une conversion, une validation ou un renouvellement de licence, agrément, certificat ou autorisation a le droit de faire un recours contre toute décision de refus de délivrance par l'Autorité.

A cet effet, le candidat adresse une lettre à l'Autorité en donnant toutes les références réglementaires et les preuves pouvant justifier son désaccord en vue de faire appel à la décision de refus.

En cas de refus de la demande, le candidat dispose d'un recours hiérarchique et /ou d'un recours pour excès de pouvoir adressé au juge administratif.



CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TELEPILOTES D'AERONEFS

2.1 Licences et qualifications des pilotes

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

2.1.1.1 Conditions générales de délivrance des licences

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

:

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

2.1.1.1.2 La catégorie d'aéronef est consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.

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

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

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

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

2.1.1.1.4 Mesures de transition applicables à la catégorie « aéronef à sustentation motorisée »
(Réserve)

2.1.1.2 Qualifications de catégorie

2.1.1.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories d'aéronef énumérées au **§2.1.1.1.1**

2.1.1.2.2 L'Autorité ne consigne pas de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation



comprend la catégorie d'aéronef.

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

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

2.1.1.3 Qualifications de classe et de type

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

- a. avions terrestres monomoteurs ;
- b. hydravions monomoteurs ;
- c. avions terrestres multimoteurs ;
- d. hydravions multimoteurs.

2.1.1.3.2 Des qualifications de type seront établies pour :

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

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

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

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

- a. la qualification de classe appropriée prévue au §2.1.1.3.1 ; ou
- b. une qualification de type dans les cas visés au §2.1.1.3.2.

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

2.1.1.4.2 Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, l'Autorité peut accorder au titulaire une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.1.1.4.1. La validité de cette autorisation est limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.



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

2.1.1.5.1 Qualification de classe

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

2.1.1.5.2 Qualification de type au titre du § 2.1.1.3.2, alinéa a)

Le candidat doit :

- a. Avoir acquis, sous supervision appropriée, sur le type considéré d'aéronef et/ ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
 - Procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - Procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, les systèmes et la cellule ;
 - s'il y'a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée;
 - pour la délivrance d'une qualification de type d'une catégorie d'avion, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ; et
 - procédures à suivre en cas d'incapacité de membre de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes ; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérifications;
- b. avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré;
- c. avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par l'Autorité sur la base des conditions spécifiées au 2.1.6.1.2.

2.1.1.5.3 Qualification de type au titre du § 2.1.1.3.2, alinéa b) ou c)

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

2.1.1.6 Exigences spécifiques relatives à la prorogation et au renouvellement des qualifications de types et de classes

Les exigences spécifiques relatives à la prorogation et au renouvellement des qualifications de types et de classes sont définies à l'Appendice 6 du présent règlement.

2.1.1.7 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 qui doit veiller à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

Les exigences relatives aux simulateurs de vols sont définies à l'Appendice 7.

2.1.1.8 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire

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

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

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

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

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

2.1.1.10 Prise en compte du temps de vol

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

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

2.1.1.10.3 Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un copilote peut faire prendre en compte le total



du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

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

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

2.1.1.11.1 Age compris entre 60 et 64 ans inclus : Avions et hélicoptères.

Le titulaire d'une licence de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial qui a atteint l'âge de 60 ans ne peut agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.

2.1.1.11.2 Age de 65 ans ou plus.

Le titulaire d'une licence de pilote, d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial, qui a atteint l'âge de 65 ans révolus, ne peut plus agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

2.1.2 Élève-pilote

2.1.2.1 Entraînement en vol

Nul ne peut recevoir ou entreprendre d'entraînement en vol en vue d'obtenir une licence déterminée s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou d'une carte de stagiaire en état de validité.

2.1.2.2 Conditions d'obtention de la carte de stagiaire

2.1.2.2.1 Age

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.1.2.2.2 Aptitude physique et mentale

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

2.1.2.3 Obligations et privilèges

2.1.2.3.1 Les élèves-pilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'Autorité et ne doivent en aucun cas constituer un danger pour la navigation aérienne.

2.1.2.3.2 Un élève-pilote ne peut effectuer des vols en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol habilité. Cette autorisation est portée sur le carnet de vol.

2.1.2.3.3 Les élèves-pilotes ne peuvent voler en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

2.1.2.3.4 Les temps de vol correspondant à l'entraînement d'un stagiaire détenteur d'une licence ou



d'une carte de stagiaire ne sont pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur habilité.

2.1.2.4 Validité de la carte de stagiaire.

La carte de stagiaire est valable 24 mois, cependant le stagiaire ne peut exercer les privilèges du détenteur de la carte de stagiaire que s'il détient un certificat d'aptitude physique et mentale en état de validité.

2.1.3 Licence de pilote privé

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

2.1.3.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 17 ans révolus.

2.1.3.1.2 Formations et examens

- a. Le candidat à une licence de pilote privé doit avoir reçu une formation portant sur les connaissances théoriques et une formation au vol conformément au programme défini à l'annexe 1 au présent règlement.
- b. Le candidat doit réussir aux examens théorique et pratique pour l'obtention de la licence de pilote privé.

Les modalités d'examens théoriques et pratiques sont définies dans l'annexe 1 au présent règlement.

2.1.3.1.3 Connaissances

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

Droit aérien :

- a. Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé ; règles de l'air ; procédures de calage altimétrique ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères
- b. principes d'utilisation et de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- c. limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d. pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne



dynamique), s'il y a lieu ;

- e. pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines :

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

Météorologie :

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

Navigation :

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

Procédures opérationnelles :

- a. application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- b. procédures de calage altimétrique ;
- c. emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- d. 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 ;
- e. dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

Principes du vol :

- a. principes du vol ;



Radiotéléphonie :

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

2.1.3.1.4 **Habilité**

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux **§2.1.3.3.2, §2.1.3.4.2.1, ou §2.1.3.6.2**, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé, ainsi que :

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

2.1.3.1.5 **Aptitude physique et mentale**

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

2.1.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice des privilèges

2.1.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, 1.2.8, et 2.1.1, la licence de pilote privé permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.

2.1.3.2.2 Avant d'exercer de nuit ses 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 jugés satisfaisants.

2.1.3.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.1.3.3.1 **Expérience**

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

2.1.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative,



la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.3.3.1.1.

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

2.1.3.3.2 Instruction de vol

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

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

2.1.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.1.3.4.1 Expérience



- 2.1.3.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 5 heures.
- 2.1.3.4.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.3.4.1.1.
- 2.1.3.4.1.2 Le candidat doit avoir accompli sur hélicoptère au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 180 km (100 NM) au cours duquel a été effectué un atterrissage en deux points différents.
- 2.1.3.4.2 Instruction de vol
- 2.1.3.4.2.1 Le candidat doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :
- a. reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - b. préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
 - c. manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - d. pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - e. rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
 - f. mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
 - g. décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - h. vol en campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
 - i. manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de



l'équipement de l'hélicoptère ; approche en autorotation ;

- j. vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- k. procédures de communication et expressions conventionnelles

2.1.3.4.2.2 Le candidat doit recevoir une instruction au vol aux instruments en double commande donnée par un instructeur de vol habilité qui doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier, sur hélicoptère doté des instruments appropriés.

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

2.1.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.1.3.6.1 Expérience

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

- a. 3 heures de formation au vol sur campagne à bord d'un dirigeable avec un vol sur campagne sur une distance totale d'au moins 45km (25 NM) ;
- b. 5 décollages et 5 atterrissages avec arrêt complet à un aérodrome, chaque atterrissage comportant un vol en circuit à l'aérodrome ;
- c. 3 heures de vol aux instruments ;
- d. 5 heures comme pilote exerçant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord titulaire.

2.1.3.6.2 Instruction de vol

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

- a. reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b. préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;
- c. manœuvres à l'aide de repères au sol ;
- d. manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- e. techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- f. pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- g. décollages, atterrissages et remise des gaz ;



- h. décollages aux performances maximales (présence d'obstacles) ;
- i. vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- j. navigation, vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ;
- k. manœuvres d'urgence (reconnaissance des fuites), notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- l. procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.1.4 Licence de pilote professionnel

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

2.1.4.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.1.4.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

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

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

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

Préparation du vol, performances et chargement :

- a. 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



;

- b. emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- c. 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 ;
- d. pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines :

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

Météorologie :

- a. 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 ;
- b. 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 ;
- c. causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

Navigation :

- a. 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 ;
- b. dans le cas de dirigeables :
 - i. emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
 - ii. emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radio navigation ;
 - iii. principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

Procédures opérationnelles :

- a. application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- b. emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information



- aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- c. procédures de calage altimétrique ;
- d. précautions et procédures d'urgence appropriées ;
- e. procédures opérationnelles de transport de fret ; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
- f. consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- g. dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

Principes du vol :

- a. principes du vol ;

Radiotéléphonie :

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

2.1.4.1.3 Habileté

Le candidat aura prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux §2.1.4.3.2, 2.1.4.4.2 ou 2.1.4.6.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, ainsi que :

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

Note Le programme détaillé de la formation théorique et pratique pour l'obtention de la licence de pilote professionnel est défini à l'annexe 1 au présent règlement.

2.1.4.1.4 Aptitude physique et mentale

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

2.1.4.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ses privilèges

2.1.4.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 et 2.1.1, la licence de pilote



professionnel permet à son titulaire :

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

2.1.4.2.2 Avant d'exercer de nuit ses 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.

2.1.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.1.4.3.1 Expérience

2.1.4.3.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 20 heures.

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

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

2.1.4.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres



catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.4.3.1.1.1.

2.1.4.3.2 Instruction de vol

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

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

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

2.1.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère



2.1.4.4.1 Expérience

2.1.4.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère.

L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 150 heures ou de 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 10 heures.

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

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

2.1.4.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.4.4.1.1.

2.1.4.4.2 Instruction de vol

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

- a. reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b. préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
- c. manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d. pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e. rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- f. mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente



- ;
- g. décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - h. vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
 - i. manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
 - j. vol en 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.

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

2.1.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.1.3.6.1 Expérience

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

2.1.4.6.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins :

- a. 50 heures en qualité de pilote de dirigeable ;
- b. 30 heures, sur des dirigeables, en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, qui comprendront au moins :
 - ✓ 10 heures de vol en campagne ;
 - ✓ 10 heures de vol de nuit ;
- c. 40 heures aux instruments, dont 20 doivent être en vol et 10 en vol à bord d'un dirigeable ;
- d. 20 heures de formation au vol à bord d'un dirigeable, dans les domaines d'exploitation énumérés au § 2.1.4.6.2.

2.1.4.6.2 Instruction de vol

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

- a. reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;



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

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

2.1.6 Licence de pilote de ligne

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

2.1.6.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

2.1.6.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

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

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

- b. caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment les



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

Préparation du vol, performances et chargement :

- a. 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 ;
- b. emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que des procédures de conduite du vol en croisière ;
- c. 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 ;
- d. pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité.

Performances humaines :

- a. performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Météorologie :

- a. 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 ;



- b. 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 ;
- c. causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- d. dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;

Navigation :

- a. 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 ;
- b. emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
- c. 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 ;
- d. principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

Procédures opérationnelles :

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

Principes du vol :

- a. principes du vol ;

Radiotéléphonie :

- a. procédures de communication et expressions conventionnelles ; mesures à prendre en



cas d'interruption des communications.

Note Le programme détaillé de la formation théorique pour l'obtention de la licence de pilote de ligne est défini à l'annexe 1 au présent règlement.

2.1.6.1.2.2 En plus de connaître les sujets précédents, le candidat à une licence de pilote de ligne applicable à la catégorie avion aura satisfait aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments figurant au § 2.1.7.1.1

2.1.6.1.3 Habileté

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

- a. d'exécuter les procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne ;
- b. d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- c. d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les moteurs, les systèmes et la cellule ;
- d. d'exécuter les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage et l'utilisation des listes de vérifications;
- e. dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments indiquées au § 2.1.7.4.1, alinéas a) d), y compris en situation de panne de moteur simulée.

2.1.6.1.3.1.1 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 § 2.1.6.1.3.1 en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteur.

2.1.6.1.3.1.2 Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.1.6.1.3 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne, ainsi que :

- a. de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b. de piloter manuellement l'aéronef en souplesse et avec précision en respectant à tout instant les limites, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée ;
- c. d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- d. d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans



toutes les phases de vol ;

- e. de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur, notamment par une prise de décisions structurée et le maintien de la conscience de la situation ;
- f. de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et l'utilisation des listes de vérifications.

2.1.6.1.4 Aptitude physique et mentale

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

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

2.1.6.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 et 2.1.1, 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 considérée et, dans le cas d'une licence des catégories avion, de la qualification de vol aux instruments ;
- b. de remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, dans un aéronef de la catégorie considérée certifié pour être exploité par plus d'un pilote.

2.1.6.2.2 Limitations de privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne de la catégorie avion détenant précédemment une licence de pilote en équipage multiple (Réservé).

2.1.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.1.6.3.1 Expérience

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

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

- a. 500 heures en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, ou 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote



commandant de bord sous supervision ;

- b. 200 heures de vol en campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c. 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d. 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.1.6.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.6.3.1.1.

2.1.6.3.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au §2.1.4.3.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et au § 2.1.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

2.1.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.1.6.4.1 Expérience

2.1.6.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère.

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

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

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

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



au § 2.1.6.4.1.1.

2.1.6.4.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel (§ 2.1.4.4.2).

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

2.1.7 Qualification aux instruments

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

2.1.7.1.1 Connaissances

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

Droit aérien :

- a. réglementation relative aux vols IFR ; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée :

- a. 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 du pilotage ;
- b. compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;

Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée :

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

Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

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

Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

- a. 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 ;



- b. causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- c. dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;

Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

- a. pratique de la navigation aérienne à l'aide des systèmes de navigation ;
- b. 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 ;

Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée :

- a. application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- b. 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 ;
- c. précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

Radiotéléphonie :

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

Le programme de formation théorique et pratique pour l'obtention de la qualification aux instruments est défini à l'annexe 1 au présent règlement.

2.1.7.1.2 Habilité

2.1.7.1.2.1 Le candidat doit prouver, sur un aéronef de la catégorie pour laquelle il sollicite la qualification de vol aux instruments, qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.1.7.4.1 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments, ainsi que :

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

2.1.7.1.2.1.1 Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des



aéronefs multimoteurs de la catégorie sollicitée, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter de tels aéronefs en se référant seulement aux instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.1.7.1.3 Aptitude physique et mentale

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

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

2.1.7.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1.1, la qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée permet à son titulaire de piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.

2.1.7.2.2 Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire de la qualification doit avoir répondu aux conditions du § 2.1.7.1.2.1.1.

2.1.7.3 Expérience

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

2.1.7.3.2 Le candidat doit avoir accompli au moins :

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

2.1.7.4 Instruction de vol

2.1.7.4.1 Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au § 2.1.7.3.2, alinéa b), le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :

- a. Procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;



- b. Inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
- c. Procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - transition au vol aux instruments au décollage ;
 - départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - procédures IFR en route ;
 - procédures d'attente ;
 - approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
 - procédures d'approche interrompue ;
 - atterrissage à la suite d'une approche aux instruments.
- d. manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.

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

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

2.1.8.1 Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur

2.1.8.1.1 Connaissances

Le candidat doit avoir satisfait au moins 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.

2.1.8.1.2 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.

2.1.8.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir satisfait, au moins, aux conditions d'expérience de la licence de pilote professionnel spécifiées aux § 2.1.4.3.1, 2.1.4.4.1, 2.1.4.5.1 et 2.1.4.6.1 pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

2.1.8.1.4 Instruction de vol

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

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

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

2.1.8.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.1.1, 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.

2.1.8.2.2 Instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple (Réservé)

2.1.8.2.3 Les exigences particulières pour la qualification d'instructeur (pilote d'aéronef) sont spécifiées dans l'appendice 8 du présent règlement.

2.1.8.2.4 Les exigences particulières pour l'autorisation d'examineur (pilote d'aéronef) sont spécifiées dans l'appendice 9 du présent règlement.

2.1.9 Licence de pilote de planeur

2.1.9.1 Conditions de délivrance de la licence

2.1.9.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.1.9.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

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

Connaissance générale des aéronefs :

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

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines :

a. performances humaines applicables au pilote de planeur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;



Météorologie :

- a. application de la météorologie aéronautique élémentaire ;
- b. utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;
- c. altimétrie.

Navigation :

- a. aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ;
- b. emploi des cartes aéronautiques ;

Procédures opérationnelles :

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

Principes du vol :

- a. principes du vol appliqués aux planeurs.

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

2.1.9.1.3 Expérience

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

2.1.9.1.3.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.9.1.3.1.

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

- a. préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
- b. techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
- c. vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d. pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- e. vol dans tout le domaine de vol ;
- f. reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;



- g. décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h. vol en campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime;
- i. procédures d'urgence.

2.1.9.1.4 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 § 2.1.9.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

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

2.1.9.1.5 Aptitude physique et mentale

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

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

- 2.1.9.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7 et 2.1.1, 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.
- 2.1.9.2.2 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.

2.1.10 Licence de pilote de ballon libre

2.1.10.1 Conditions de délivrance de la licence

2.1.10.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.1.10.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

- a. Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ballon libre ; règles de



l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
Connaissance générale des aéronefs ;

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

Préparation du vol, performances et chargement ;

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

Performances humaines :

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

Météorologie :

- a. application de la météorologie aéronautique élémentaire ;
- b. utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;
- c. altimétrie.

Navigation :

- a. aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ;
- b. emploi des cartes aéronautiques.

Procédures opérationnelles :

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

Principes du vol :

- a. principes du vol appliqués aux ballons libres.

2.1.10.1.3 Expérience

2.1.10.1.3.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprennent au minimum 08 décollages avec ascension, dont 01 en solo.

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



- a. préparation du vol, notamment montage, grément, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
- b. techniques et procédures de décollage et d'ascension, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- c. précautions à prendre pour éviter les collisions ;
- d. pilotage d'un ballon libre à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- e. reconnaissance de la descente rapide et manœuvres à exécuter en pareil cas ;
- f. vol en 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.

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

2.1.10.1.3.2.2 Si des passagers non indispensables au vol doivent être transportés, 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.

2.1.10.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ballon libre, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.1.10.1.3.2 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.

2.1.10.1.5 Aptitude physique et mentale

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

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

2.1.10.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, 2.1 et 2.1.10.1.3.4, 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.

2.1.10.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées au § 2.1.10.1.3.3.

2.1.11 Licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM)

Nul ne peut piloter un ULM identifié au Sénégal que s'il détient une licence sénégalaise de pilote d'ULM assortie d'une qualification appropriée ou une autorisation particulière délivrée par l'Autorité.

2.1.11.1 Condition de délivrance de la licence de pilote d'ULM

2.1.11.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.1.11.1.2 Formation et examen

- a. Le candidat à une licence de pilote ULM doit effectuer une formation portant sur les connaissances théoriques et une formation pratique avec un instructeur habilité ou un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.
- b. Le candidat doit réussir aux examens théorique et pratique pour l'obtention de licence de pilote d'ULM, et prouver son aptitude à la radiotéléphonie en langue française.

Le programme de formation ainsi que les modalités d'examens théoriques et pratiques sont définis dans l'annexe 1 au présent règlement.

2.1.11.1.2.1 Connaissances générales

Réglementation :

- a. Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote d'ULM ;
- b. règles de l'air ;
- c. méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne.

Connaissances générales des aéronefs :

- a. Principes de fonctionnement des systèmes et instruments des ULM ;
- b. limites d'emploi des ULM ;
- c. renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié.

Préparation du vol, performances et chargement :

- a. effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ;
- b. considérations de masse et de centrage ;
- c. emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage



et à l'atterrissage ;

- d. planification prévol et en route pour les vols en VFR ;
- e. procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- f. procédures de calage altimétrique ;
- g. vol dans les zones à forte densité de circulation ;

Performances humaines :

- a. Performances humaines applicables au pilote d'ULM, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie :

- a. Application de la météorologie aéronautique élémentaire ;
- b. utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;
- c. altimétrie.

Navigation :

- a. Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ;
- b. emploi des cartes aéronautiques.

Procédures opérationnelles :

- a. emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- b. 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 ;
- c. sécurité de l'ULM.

Principes du vol appliqués aux ULM :

- a. Aérodynamique de l'ULM, mécanique du vol.

Communication :

- a. 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.

2.1.11.2 Expérience

2.1.11.2.1 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.

2.1.11.2.2 Lorsque le candidat à une licence de pilote d'ULM a acquis une expérience de vol comme



pilote d'avions, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.1.11.2.1.

2.1.11.2.3 Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir acquis, sous la supervision d'un instructeur, une expérience opérationnelle sur ULM dans les domaines suivants au moins :

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

2.1.11.2.4 **Habilité**

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'ULM, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au point §2.1.11.2.3 ci-dessus 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.

2.1.11.2.5 **Aptitude physique et mentale**

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

2.1.11.3 Privilèges

- a. 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.



- b. En cas de transport de passagers, le titulaire de la licence doit accomplir pour la classe considérée, un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM et obtenir l'autorisation correspondante mentionnée sur la licence délivrée par l'Autorité.
- c. Le travail aérien en ULM ne peut être effectué que par un pilote présentant un dossier approuvé par l'Autorité qui sera sanctionné par une autorisation mentionnée sur la licence.

2.2 Licences et qualifications des télépilotes

Applicable à compter du 26 novembre 2026

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

2.2.1.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences

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

- Avions ;
- aéronefs à sustentation motorisée ;
- dirigeables ;
- giravions ;
- planeurs ;
- ballons libres.

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

2.2.1.1.3 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.

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

2.2.1.2 Qualification de catégorie

2.2.1.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories de RPA énumérées au §2.2.1.1.1.

2.2.1.2.2 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.

2.2.1.3 Qualification de classe et de type

- 2.2.1.3.1 Une qualification de classe sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que l'Autorité ne juge une qualification de type nécessaire.
- 2.2.1.3.2 Une qualification de type sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque l'Autorité le juge nécessaire.
- 2.2.1.3.3 Lorsqu'un candidat a démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration sont consignées sur sa licence.
- 2.2.1.3.4 Les niveaux de performances à atteindre pour conduire un aéronef télépilote de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée sont déterminés dans le présent règlement.

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

- 2.2.1.4.1 Une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ne permet au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, comme suit :
 - a. qualification de classe appropriée spécifiée au § 2.2.1.3.1;
 - b. qualification de type requise visée au § 2.2.1.3.2.
- 2.2.1.4.1.1 Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation est mentionnée sur la licence.
- 2.2.1.4.1.2 Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation est mentionnée sur la licence.
- 2.2.1.4.2 Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, l'Autorité peut accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.2.1.4.1. La validité de cette autorisation est limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.2.1.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type

2.2.1.5.1 Qualification de classe

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



2.2.1.5.2 Qualification de type au titre du § 2.2.1.3.2

Le candidat :

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

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

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

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

2.2.1.7.1 Une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ne permet au titulaire de cette licence de dispenser la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si Elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation revêt 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'Autorité à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
- c. une autorisation particulière accordée par l'Autorité.

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

2.2.1.8 Prise en compte du temps de vol RPAS

2.2.1.8.1 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.

2.2.1.8.2 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.

2.2.1.8.3 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.

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

2.2.1.8.5 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 à niveau de télépilote commandant.

2.2.1.8.6 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 à niveau de télépilote commandant.



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

2.2.1.9 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

- a. Age compris entre 60 et 64 ans inclus : Le titulaire d'une licence de télépilote d'un RPAS qui effectue des vols de transport commercial qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.
- b. 65 ans ou plus : Le titulaire d'une licence de pilote, d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial, qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra plus agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

2.2.2 Élève-télépilote

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

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

2.2.2.2.1 Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés ou s'il a reçu une autorisation spéciale des Etats survolés.

2.2.2.3 Aptitude physique et mentale

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

2.2.3 Licence de télépilote

2.2.3.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote

2.2.3.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.2.3.1.2 Connaissances

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



Droit aérien :

- a. réglementation intéressant le titulaire de la licence de télé pilote ;
- b. règles de l'air ;
- c. méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- d. réglementation relative aux vols en régime IFR ;
- e. méthodes et procédures connexes des services de la circulation aérienne.

Connaissance générale du RPAS :

- a. principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments;
- b. 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 ;
- c. utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
- d. procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;
- e. pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- f. 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 ;
- g. 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 ;
- h. Pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- i. connaissance générale du RPS :
 - i. principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments;
 - ii. utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré;
 - iii. procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;
- j. connaissance générale de la liaison C2 :
 - i. les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
 - ii. utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
 - iii. procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;
- k. possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;



Planification de vol, performances et chargement :

- a. 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 ;
- b. emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- c. 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 ;
- d. procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- e. pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les gyrovions : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines :

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

Météorologie :

- a. interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ;
- b. utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ;
- c. altimétrie;
- d. météorologie aéronautique ;
- e. éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ;
- f. 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;
- g. causes, détection et effets du givrage ;
- h. procédures de pénétration des zones frontales ;
- i. évitement des conditions météorologiques dangereuses;
- j. pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors;
- k. pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants jets ;

Navigation :

- a. 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 ;

- b. emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
- c. 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;
- d. principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

Procédures opérationnelles :

- a. application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles;
- b. 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 ;
- c. procédures de calage altimétrique ;
- d. précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- e. procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;
- f. consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de conduite et des observateurs RPA ;
- g. 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) ;
- h. procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination;
- i. procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales;

Principes du vol :

- a. principes du vol ;

Radiotéléphonie :

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

2.2.3.1.3 Habileté

2.2.3.1.3.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'Autorité, au niveau nécessaire pour exercer les



fonctions de télé pilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.

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

2.2.3.1.4 Aptitude physique et mentale

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

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

2.2.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 et 2.2.1, 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 télé pilote ;
- b. de remplir les fonctions de télé pilote 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 télé pilote 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.

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

2.2.3.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote

2.2.3.3.1 Expérience

Le candidat doit avoir acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par le § 2.2.3.1.3.

2.2.3.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote

2.2.3.3.2.1 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.

2.2.3.3.2.2 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.



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

2.2.3.3.2.4 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.

2.2.4 Qualification d'instructeur RPAS

2.2.4.1 Conditions de délivrance de la qualification

2.2.4.1.1 Connaissances

2.2.4.1.1.1 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.

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

2.2.4.1.1.3 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;
- c. réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
- d. reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
- e. déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables;
- f. détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.



- 2.2.4.1.1.4 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.
- 2.2.4.1.1.5 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.
- 2.2.4.1.2 **Habilité**
- 2.2.4.1.2.1 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.
- 2.2.4.1.2.2 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.
- 2.2.4.1.2.3 L'évaluation des compétences doit être confiée à une personne habilitée par l'Autorité.
- 2.2.4.1.3 **Expérience**
- 2.2.4.1.3.1 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintenir ses compétences et satisfaire aux conditions d'expérience récente de la licence
- 2.2.4.1.3.2 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 2.2.3.3.2.



2.2.4.1.4 Formation à la licence de télépilote

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

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

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

2.2.4.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.7 et 2.2.1, la qualification d'instructeur RPAS permet à son titulaire :

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

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



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

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

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

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

3.2 Licence de navigateur

3.2.1 Conditions de délivrance de la licence

3.2.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

3.2.1.2. Connaissances

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

Droit aérien :

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

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines :

a. performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Météorologie :

a. 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 ;



- b. météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à évoluer ; mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

Navigation :

- a. 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 ;
- b. utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- c. utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;
- d. principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- e. 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 ;
- f. définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne.

Procédures opérationnelles :

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

Principes du vol :

- a. principes du vol ;

Radiotéléphonie :

- a. procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.2.1.3 Expérience

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

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

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

- a. de nuit : au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ; et
- b. de jour : au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de



systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

3.2.1.4 Habileté

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

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

3.2.1.5 Aptitude physique et mentale

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

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

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, et 1.2.7, la licence de navigateur permet à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef.

3.3 Licence de mécanicien navigant

3.3.1 Conditions de délivrance de la licence

3.3.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

3.3.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

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

Connaissance générale des aéronefs :

- a. Principes de base des moteurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons ;
- b. caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation ;
- c. lubrifiants et systèmes de lubrification ;
- d. systèmes de postcombustion et d'injection ;



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

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines :

- a. performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Procédures opérationnelles :

- a. 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 ;
- b. procédures normales, anormales et d'urgence ;
- c. procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses.

Principes du vol :



- a. éléments fondamentaux d'aérodynamique ;

Radiotéléphonie :

- a. procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.3.1.2.2 Connaissances supplémentaires (réservé)

3.3.1.3 Expérience

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

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

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

a. Procédures normales

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

b. Procédures anormales et procédures de rechange

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

c. Procédures d'urgence

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

3.3.1.4 Habileté

3.3.1.5.1 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.

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

3.3.1.6 Aptitude physique et mentale

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

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

3.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7, la licence de mécanicien navigant permet à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous les types d'aéronef sur lesquels il a montré qu'il avait le niveau de connaissances et d'habileté fixé par l'Autorité sur la base des conditions énoncées aux § 3.3.1.2 et 3.3.1.4 qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.

3.3.2.2 Les types d'aéronefs sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges sont indiqués sur la licence.

3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant

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



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

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

4.1.1 Avant d'obtenir une licence ou une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience et, lorsqu'il y a lieu, d'aptitude physique et mentale et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.1.2 Le candidat à une licence ou à une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite doit prouver, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.2 Licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA)

4.2.1 Conditions de délivrance de la licence

Les conditions de délivrance de la licence de technicien de maintenance d'aéronef sont spécifiées au § 6 de l'appendice 10.

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

Les privilèges du titulaire de la licence de technicien de maintenance d'aéronef et les conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges sont spécifiées au **§ 4 de l'appendice 10**.

4.2.3 Validation de licence de technicien de maintenance d'aéronef

Les dispositions relatives à la validation d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef sont définies à l'appendice 1 du présent règlement.

4.2.4 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 26 novembre 2026.

4.2.4.1 Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer les privilèges spécifiés au chapitre 4 de l'appendice 10 que :

- a) pour les RPA ou RPS qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; ou
- b) pour les RPAS et les liaisons C2 correspondantes qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, après acquisition des connaissances appropriées et formation pratique à la maintenance des RPAS et des systèmes de liaison C2 correspondants.

4.2.4.2 Réservé

4.2.5 Instructeur/Examineur



L'Autorité habilite et désigne en tant qu'examineurs, des personnes présentant des garanties morales et des compétences techniques dûment qualifiées qui font passer en son nom les épreuves théoriques, les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence définis dans le présent règlement.

Les exigences relatives aux instructeurs et examinateurs sont spécifiées dans l'Appendice 13 du présent règlement.

4.3 Élève contrôleur de la circulation aérienne

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

4.3.2 Nul ne peut entreprendre une formation qualifiante en environnement opérationnel en vue de l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne au sein des centres de formation agréés s'il n'est détenteur d'une carte de stagiaire délivrée par l'Autorité.

4.3.3 Conditions d'obtention de la carte de stagiaire

4.3.3.1 Age

Le candidat doit être âgé de **20** ans révolus.

4.3.3.2 Formation

Le candidat doit avoir terminé sa formation initiale dans un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.

4.3.3.3 Aptitude physique et mentale

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

4.3.3.4 Compétence linguistique

L'élève contrôleur doit détenir une attestation de compétence linguistique en anglais valide (niveau 4 minimum).

4.3.4 Privilèges

Sous réserve de toute autre limitation, la carte de contrôleur stagiaire permet à son titulaire de recevoir une formation en environnement opérationnel sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI) du contrôle de la circulation aérienne.

4.3.5 Validité de la carte de stagiaire

La carte de stagiaire est valable 24 mois.

4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne

4.4.1 Conditions de délivrance de la licence

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il ne détient une licence ou une autorisation en état de validité, délivrée par l'Autorité, conforme aux exigences du présent



règlement et à toute autre exigence notamment opérationnelle.

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

4.4.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

4.4.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

a. réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

Équipement du contrôle de la circulation aérienne :

a. principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

Connaissances générales :

a. jusqu'au 25 novembre 2026, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

b. à compter du 26 novembre 2026, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Performances humaines :

a. performances humaines, y compris les principes de la TEM ;

Météorologie :

a. météorologie aéronautique ;

b. emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques ;

c. origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols ;

d. altimétrie ;

Navigation :

a. principes de la navigation aérienne ;

b. principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation.

Procédures opérationnelles :

a. 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) ;



b. emploi de la documentation aéronautique pertinente ;

c. pratiques de sécurité associées au vol.

Le programme détaillé de la formation théorique et pratique pour l'obtention de la licence de contrôleur de la circulation aérienne est défini à l'annexe 4 au présent règlement.

4.4.1.3 Expérience

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

4.4.1.3.2 Un contrôleur de la circulation aérienne agissant en tant qu'instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC) doit détenir une qualification appropriée d'instructeur de formation en cours d'emploi qualifié dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne.

4.4.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3.

4.4.2 Privilège de la licence de contrôleur de la circulation aérienne

La licence de contrôleur de la circulation aérienne permet à son titulaire d'assurer le contrôle de la circulation aérienne correspondant à l'une des qualifications dont il est détenteur.

4.4.3 Validation et conversion de la licence de contrôleur de la circulation aérienne

L'Autorité ne valide ni ne convertit les licences de contrôleur de la circulation aérienne délivrées par un autre Etat contractant.

4.4.4 Examineur/Testeur

L'Autorité de l'aviation civile habilite et désigne en tant que examinateurs/testeurs, des personnes présentant des garanties morales et des compétences techniques dûment qualifiées qui feront passer en son nom les épreuves théoriques, les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence définis dans le présent règlement.

Les exigences relatives aux instructeurs et examinateurs sont spécifiées dans l'Appendice 11 du présent règlement.

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/ARQ) ;
- b. qualification de contrôle d'approche aux procédures APP/ (APQ) ;



- c. qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance APS /(ASQ) ;
- d. qualification de contrôle radar d'approche de précision APRC/ (PSQ) ;
- e. qualification de contrôle régional aux procédures ACP /(CRQ) ;
- f. qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance ACS/(CSQ) ;
- g. qualification d'instructeur (ICQ).

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

4.5.2.1 Formation et examens

- a. Avant de passer le contrôle des connaissances théoriques et de tests pratiques, les contrôleurs, candidats à une qualification doivent suivre les modules de formation qualifiante dans un centre agréé, conformément au programme défini à l'annexe 4 au présent règlement ;
- b. L'examen sanctionnant la formation qualifiante doit être validé par une commission de qualification composée au moins :
 - d'un (01) examinateur/testeur de contrôle de la circulation aérienne habilité ou reconnu par l'Autorité ;
 - d'un (01) représentant de l'Autorité.

4.5.2.1.1 Connaissances

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

a. qualification de contrôle d'aérodrome :

- i. disposition de l'aérodrome ; caractéristiques physiques et aides visuelles ;
- ii. structure de l'espace aérien ;
- iii. règles, procédures et sources d'informations applicables ;
- iv. installations de navigation aérienne ;
- v. équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
- vi. topographie et points de repère importants ;
- vii. caractéristiques de la circulation aérienne ;
- viii. phénomènes météorologiques ;
- ix. plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;

b. qualifications de contrôle d'approche aux procédures et de contrôle régional aux procédures :

- i. structure de l'espace aérien ;
- ii. règles, procédures et sources d'informations applicables ;
- iii. installations de navigation aérienne ;



- iv. équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
- v. topographie et points de repère importants ;
- vi. caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- vii. phénomènes météorologiques ;
- viii. 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 :
 - i. principes, emploi et limites d'emploi des systèmes de surveillance ATS applicables et de l'équipement associé ;
 - ii. procédures du service de surveillance ATS, selon qu'il convient, notamment les 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 les compétences requises 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 :
 - i. **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 ;
 - ii. **qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance** : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - iii. **qualification de contrôle radar d'approche de précision** : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 doivent avoir été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par l'Autorité. Au moins 50 de ces approches de précision doivent avoir été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée ;

4.5.2.2.2 La demande de qualification doit être faite dans un délai de six 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, l'Autorité détermine si l'expérience prescrite au § 4.5.2.2 peut être réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

4.5.2.3 Habileté

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

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

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

4.5.3 Cas d'affectation

En cas d'affectation d'un contrôleur de la circulation aérienne dans un autre centre de contrôle au Sénégal, sa qualification ne reste valide qu'après réévaluation favorable par la commission de qualification.

4.5.4 Privilèges du détenteur de qualification(s) de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

4.5.4.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.6, 1.2.7 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent :

- a. **Qualification de contrôle d'aérodrome** : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- b. **Qualification de contrôle d'approche aux procédures** : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- c. **Qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance** : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ; 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 de contrôle** : d'assurer et/ou superviser la formation sur site des contrôleurs et la formation alternée des élèves-contrôleurs pour les aérodromes correspondants à la qualification dont il est détenteur.

4.5.4.2 Avant d'exercer les privilèges indiqués au § 4.5.4.1, le détenteur de la qualification sera au courant de tous les renseignements utiles récents.

4.5.4.3 Toute personne détentrice d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne sénégalaise ne peut assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'elle n'ait été dûment autorisée à cet effet par l'Autorité.

4.5.5 Contrôle de compétence

4.5.5.1 Objectif

Le contrôle de compétence vise à vérifier, par des évaluations périodiques, que l'aptitude d'un contrôleur opérationnel continue de répondre aux normes de compétences requises. Il conditionne la prorogation ou le renouvellement de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

4.5.5.2 Périodicité et déroulement du contrôle de compétence

Le contrôle de compétence intervient une fois tous les douze (12) mois. Il concerne les contrôleurs opérationnels, c'est à dire titulaires d'au moins une qualification de contrôle en état de validité.

Lors du contrôle de compétence, le contrôleur doit subir un test avec un simulateur de contrôle sous la supervision d'un examinateur/testeur ou d'un instructeur.

4.5.6 Validité des qualifications

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 continue dépassant 6 mois. Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude. La durée de validité des qualifications est de douze (12) mois à l'exception de la qualification d'instructeur qui a une durée de validité de 3 ans.



4.5.7 Exigences relatives aux instructeurs et examinateurs/testeurs de contrôleur de la circulation aérienne

Les exigences relatives aux instructeurs et examinateurs/testeurs de contrôleur de la circulation aérienne sont définies à l'Appendice 11 du présent règlement.

4.6 Licence d'agent technique d'exploitation (ATE)

4.6.1 Conditions de délivrance de la licence

4.6.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

4.6.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

- a. réglementation relative au contrôle d'exploitation et intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation ;
- b. méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne.

Connaissances générales des aéronefs :

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

Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement :

- a. 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 ;
- b. établissement des plans de vol exploitation ;
- c. calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ;
- d. procédures de choix des aérodrômes de décollage ;
- e. exploitation sur de grandes distances ;
- f. conduite du vol en croisière.
- g. performance au décollage y compris les critères et limites concernant la longueur de piste, la montée et le franchissement des obstacles ;
- h. performance en croisière y compris les altitudes minimales, la planification des situations de décompression/panne moteur/train d'atterrissage sorti ;
- i. performance à l'atterrissage y compris les critères et limites concernant la montée en approche et la longueur de piste ;
- j. établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;
- k. principes de base des systèmes d'établissement des plans de vol assistés par ordinateur.



Performances humaines :

- a. performances humaines applicables aux fonctions de contrôle d'exploitation, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Météorologie :

- a. météorologie aéronautique ;
- b. mouvement des systèmes de pression ;
- c. structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- d. interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévis météorologiques aéronautiques ;
- e. codes et abréviations ;
- f. utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques.

Navigation :

- a. principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments.

Procédures opérationnelles :

- a. emploi de la documentation aéronautique et des procédures d'exploitation normalisées ;
- b. procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- c. procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;
- d. procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

Principes du vol :

- a. principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;

Radiocommunications :

- a. 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 comme expérience :

- a. Deux (02) années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas i) à iii) 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 ; ou
 - ii. météorologiste dans un organisme assurant le contrôle d'exploitation des vols dans le transport aérien ; ou
 - iii. contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise de 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 la date de la candidature.

4.6.1.4 Habileté

Le candidat doit prouver 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'exploitation, de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitation, 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 des 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 et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
Sous réserve des conditions spécifiées au §1.2.7, 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 RAS 06.

4.6.3 Validation et conversion de licence d'agent technique d'exploitation

L'Autorité ne valide ni ne convertit les licences d'agents techniques d'exploitation délivrées par un autre Etat contractant.

4.7 Licence d'opérateur radio de station aéronautique

4.7.1 Conditions de délivrance de la licence

4.7.1.1 Avant d'obtenir une licence d'opérateur radio de station aéronautique, le candidat aura prouvé qu'il satisfait aux conditions spécifiées au § 4.7.1.2, 4.7.1.3, 4.7.1.4 et 4.7.1.5. Les personnes non titulaires de la licence pourront exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique si elles remplissent les mêmes conditions et que l'Autorité leur ait délivré une autorisation à cet effet.

4.7.1.2 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.7.1.3 Connaissances

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

Connaissances générales

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

Procédures opérationnelles

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

Réglementation

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

Équipement de télécommunication

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

4.7.1.4 Expérience

Le candidat aura :

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

b) accompli avec succès, sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, une période de service d'au moins 6 mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

4.7.1.5 Habileté



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

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

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

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.7 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettront de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le détenteur sera au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

4.8 Personnel de météorologie aéronautique

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

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

4.9 Personnel navigant de cabine (PNC)

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

4.9.1 Personnel navigant de cabine stagiaire

4.9.1.1 Conditions d'obtention de la carte de stagiaire

4.9.1.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.9.1.1.2 Formation et examen

- a. Le candidat doit avoir reçu un cours de formation initiale, conformément au programme défini à l'annexe 3 du présent règlement, aux fins de se familiariser avec l'environnement aéronautique et d'acquérir des connaissances générales et des compétences de base suffisantes pour remplir leurs tâches et exercer leurs responsabilités liées à la sécurité des passagers et du



vol dans des conditions de vol normales, anormales et d'urgence.

- b. Le candidat doit réussir aux examens théorique et pratique pour l'obtention du Brevet de Sécurité et Sauvetage délivré par l'Autorité ou détenir un diplôme équivalent délivré par un organisme de formation agréé ou homologué. Les modalités d'examens théorique et pratique sont définies à l'annexe 3 du présent règlement.

Note : L'Autorité peut reconnaître un diplôme délivré par un Etat contractant dans des conditions au moins équivalentes à celles du BSS.

4.9.1.1.3 Aptitude physique et mentale

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

4.9.1.2 Validité de la carte de stagiaire

La carte de stagiaire est valable 24 mois sous réserve du maintien de l'aptitude physique et mentale.

4.9.1.3 Obligations

Le titulaire de la carte de stagiaire ne peut remplir les fonctions de personnel navigant de cabine que sous la supervision d'un instructeur habilité par l'Autorité dans l'exploitation, à des fins de transport aérien de passagers.

4.9.2 Licence de personnel navigant de cabine

4.9.2.1 Conditions d'obtention de la licence du personnel navigant de cabine

4.9.2.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.9.2.1.2 Expérience

Avoir accompli, en qualité de personnel navigant de cabine stagiaire, au moins 60 heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par la même l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.

4.9.2.1.3 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de personnel navigant de cabine doit détenir au moins une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;

4.9.2.2 Privilèges du détenteur de la licence de personnel navigant de cabine

- 4.9.2.2.1 Les privilèges des titulaires d'une licence de personnel navigant de cabine consistent à remplir les fonctions de personnel navigant de cabine dans l'exploitation, à des fins de transport aérien de passagers, d'aéronefs immatriculés au Sénégal.

4.9.2.3 Validité de la licence de personnel navigant de cabine

Nul ne doit exercer les fonctions de personnel navigant de cabine s'il ne détient une licence ou une autorisation en état de validité, délivrée par l'Autorité, conformément aux exigences du présent règlement.

Pour obtenir une licence de personnel navigant de cabine, le postulant doit avoir :



- a. au moins une qualification de type ou de variante d'aéronef en cours de validité et ;
- b. une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

4.9.2.4 Qualification(s) de type ou de variante d'aéronef

4.9.2.4.1 Les titulaires de licence de personnel navigant de cabine valide n'exercent leurs activités sur un aéronef que s'ils sont qualifiés conformément aux exigences applicables.

4.9.2.4.2 Pour être qualifié pour un type ou une variante d'aéronef, le titulaire doit :

- a. satisfaire aux exigences applicables en matière de formation, de contrôle et de validité, qui couvrent de manière pertinente les aéronefs à exploiter :
 - i. formation propre à un type d'aéronef, et familiarisation ;
 - ii. formation aux différences ;
 - iii. maintien des compétences ; et
- b. exercer son activité sur le type d'aéronef au cours des six mois précédents, ou avoir accompli le stage de remise à niveau pertinent et passé le contrôle correspondant avant d'exercer à nouveau sur ce type d'aéronef.

Les exigences applicables pour la qualification de type ou variante d'aéronef sont spécifiées à l'annexe 3 au présent règlement.

4.9.2.5 Validité des qualifications

Une qualification cesse d'être valide lorsqu'un personnel navigant de cabine cesse d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période dépassant 6 mois. Ce personnel navigant de cabine ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau sa qualification conformément à l'appendice 4 du présent règlement. La durée de validité des qualifications de type est de 1an et celle de la qualification d'instructeur est de 3 ans.

4.9.2.6 Les exigences relatives aux instructeurs et examinateurs de personnel navigant de cabine sont spécifiées à l'appendice 12 du présent règlement.



CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

5.1. Généralité

5.1.1. Les licences du personnel délivrées par l'Autorité 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.

Note. — 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 licences délivrées par l'Autorité sont présentées de sorte à permettre aux autres États contractants de vérifier facilement les privilèges de la licence et la validité des qualifications.

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. La licence délivrée sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique comporte les éléments suivants :

- I. République du Sénégal (en caractères gras) ;
- II. Désignation de la licence (en caractères gras) ;
- III. Numéro de la licence, en chiffres arabes ;
- IV. Nom et prénoms du titulaire en caractères latins ;
- IV.a. Date de naissance du titulaire ;
- V. Adresse du titulaire ;
- VI. Nationalité du titulaire ;
- VII. Signature du titulaire ;
- VIII. Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (en gras) et le logo de l'ANACIM ;
- IX. Date de validité de la licence et mention précisant les conditions dans lesquelles les privilèges afférents à la licence peuvent être exercés par le titulaire ;
- X. Signature du Directeur Général de l'Autorité et date de délivrance de la licence ;
- XI. Cachet du Directeur Général de l'Autorité ;
- XII. Qualifications associées à la licence, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef,



cellule, contrôle d'aérodrome, etc. et leurs dates de fin de validité ;

XIII. Remarques : c'est-à-dire les annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, 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.

5.2.2. Matière

Les licences sont soit en papier de première qualité ou format électronique sur lesquels les rubriques mentionnées au §5.2.1 ressortent clairement.

5.2.3. Langue

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

5.2.4. Disposition des rubriques

Les rubriques des licences sont uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § 5.1.2, 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 du personnel délivrées par voie électronique sont conformes aux spécifications du présent chapitre.

5.3.1.1. Les informations des licences reproduisent les informations contenues dans les dossiers électroniques de l'Autorité et sont présentées dans un formulaire commun conforme à celui qui figure en Appendice 14.

5.3.1.2. La licence porte la signature numérique de l'Autorité 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 ont un niveau de sécurité approprié.

Note. — Des orientations relatives aux signatures électroniques figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).

5.3.2. Médium (matière)



5.3.2.1. Le contenu des licences est lisible sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation 4.

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 le Formulaire commun de l'Appendice 14.

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 14.

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'impose pas une charge excessive à l'État ou aux États vérifiant l'authenticité ou la validité de la licence.

Note. — Des orientations sur une application de logiciel standard que les États délivrant des licences du personnel par voie électronique peuvent utiliser comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé des licences figurent dans le chapitre consacré aux licences du personnel délivré par voie électronique et à la tenue des dossiers connexes du Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).

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 seront aussi intégrées à la section « Additional Supplementary Information » (autres informations complémentaires) du formulaire commun de l'Appendice 13.



APPENDICE 1 : VALIDATION ET CONVERSION DE LICENCES

1. Membre d'équipage de conduite

1.1 Conditions générales relatives à la validation

- a. Une personne titulaire d'une licence de pilote en état de validité délivrée par un Etat contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la validation d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés au Sénégal.
- b. Le postulant doit présenter à l'Autorité la licence étrangère.
- c. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications et du certificat médical auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
- d. L'Autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations apposées sur la licence étrangère.
- e. L'Autorité délivre une validation d'une durée de 6 mois maximum, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères et l'attestation médicale demeurent valides.
- f. L'Autorité peut à tout moment et à effet immédiat suspendre ou retirer toute validation de licence étrangère quand elle constate une irrégularité ou une infraction aux règlements, ou suite à des incidents graves ou des accidents causés par le personnel aéronautique.

1.2 Conditions particulières de validation de licence PPL et PPL/IR

Pour se voir accorder la validation de licence étrangère, le postulant doit en plus des conditions générales :

- a. détenir une attestation médicale, au moins de classe 2, valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- b. pour la validation de la qualification de vol aux instruments, le candidat doit :
 1. réussir un examen théorique portant sur les sujets suivants :
 - i. la réglementation aéronautique sénégalaise (RAS 01) ;
 - ii. le droit aérien;
 - iii. la météorologie;
 - iv. les procédures opérationnelles ;
 - v. la radiophonie ;
 - vi. la navigation aérienne.
 2. Réussir un test d'aptitude ou remplir au titre d'un contrôle de compétence les conditions de prorogation de la qualification de type ou de classe afférentes aux privilèges de la licence détenue.

1.3 Conditions particulières pour la validation des licences CPL, CPL/IR et ATPL



En plus des conditions générales, le postulant à une validation de licence avec privilèges CPL, CPL/IR et ATPL doit avoir la licence étrangère correspondante et satisfaire aux exigences suivantes :

- a. détenir une attestation médicale de classe 1 valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago;
- b. présenter des preuves de compétences linguistiques en anglais conformément au présent règlement. Dans le cas contraire, la validation doit être limitée pour une utilisation circonscrite sur le territoire national.
- c. réussir un examen théorique portant sur les sujets suivants :
 - i. réglementation aéronautique sénégalaise (RAS 01) ;
 - ii. droit aérien ;
 - iii. météorologie ;
 - iv. procédures opérationnelles ;
 - v. radiophonie ;
 - vi. navigation aérienne.
- d. Réussir un test d'aptitude ou remplir au titre d'un contrôle de compétence les conditions de prorogation de la qualification de type ou de classe afférentes aux privilèges de la licence détenue.

1.4 Limitations du détenteur d'une validation de licence de membre d'équipage de conduite

- a. La validité du certificat ne peut excéder celle de la licence étrangère.
- b. La validité des qualifications ne peut excéder celle des qualifications portées sur la licence.

1.5 Conditions pour la conversion de licence PPL validée

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

- a. détenir un certificat de validation en cours de validité et délivrée par l'Autorité ;
- b. obtenir une attestation médicale de classe 2 délivrée par un médecin agréé par l'Autorité ;
- c. avoir accompli au moins 35 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés au Sénégal en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation ;
- d. réussir à un examen théorique ;
- e. réussir à un examen pratique.

1.6 Conditions pour la conversion de licences CPL et ATPL étrangères validées

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

- a. Obtenir une autorisation du Ministre chargée de l'aviation civile pour tout postulant n'ayant



pas la nationalité sénégalaise ou n'étant pas ressortissant d'un état membre de l'Union Economique et monétaire ouest africaine (UEMOA) ;

- b. détenir un certificat de validation en cours de validité et délivré par l'Autorité;
- c. obtenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité et délivrée par un médecin agréé par l'Autorité ;
- d. avoir accompli au moins 200 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés au Sénégal en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation ;
- e. réussir à un examen théorique ;
- f. réussir à un examen pratique.

2. Validation et conversion de la licence de technicien de maintenance d'aéronef

2.1. Validation de la licence de technicien de maintenance d'aéronef

- a. Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronef délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés au Sénégal.
- b. Le postulant à une validation doit présenter à l'Autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience acquise par la présentation d'un dossier personnel.
- c. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
- d. L'Autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère.
- e. L'Autorité délivre une validation qui sera valable (06) mois maximum, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- f. Le postulant à la validation doit démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider :
 - i. exigences de navigabilité applicables à la certification et au maintien de la navigabilité, et
 - ii. procédures des organismes d'entretien agréés.
- g. L'Autorité a le pouvoir de faire passer au demandeur un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la validation en rapport avec les privilèges de la licence détenue.
- h. L'Autorité peut à tout moment et à effet immédiat suspendre ou retirer toute validation de licence étrangère quand Elle constate une irrégularité ou une infraction aux règlements, ou suite à des incidents graves ou des accidents causés par le personnel aéronautique ;
- i. Le postulant doit réussir à un examen théorique.



2.2. Conversion de la licence de technicien de maintenance d'aéronef

Une personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronef en état de validité délivrée par un Etat contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés au Sénégal.

- i. Le postulant doit présenter à l'Autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience acquise par la soumission d'un dossier personnel ;
- ii. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie ;
- iii. Le postulant doit avoir au moins deux (2) ans d'expérience de pratique de maintenance d'aéronef ;
- iv. Le postulant doit avoir au moins six (6) mois d'expérience pratique de maintenance d'aéronef dans les vingt-quatre (24) mois précédant la demande ;
- v. L'Autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité apposées sur la licence étrangère ;
- vi. Le postulant doit réussir à un examen théorique ;
- vii. Le postulant doit réussir à un examen pratique.
- viii. Le postulant doit :
 - avoir reçu au moins deux validations de la licence étrangère selon les dispositions relatives aux conditions générales pour la validation ;
 - prouver avoir exercé pendant les douze (12) derniers mois les fonctions de technicien de maintenance au Sénégal.

3. Validation des qualifications d'instructeur et autorisations d'examineur

L'autorité peut reconnaître une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur délivrée par un autre Etat contractant. Cette reconnaissance qui est délivrée sous forme d'une autorisation particulière ne peut excéder six (06) mois et ne dépasse en aucun cas la durée de validité de l'autorisation étrangère. Cette autorisation particulière cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

4. Compétence linguistique

Dans le cas où le niveau et/ou la date de validité de la compétence linguistique en langue anglaise n'est pas mentionné ni dans la licence étrangère ni dans l'attestation d'authenticité de la licence, l'Autorité considère un niveau 4 à compter de la date de délivrance de la validation ou de la licence par équivalence.

Note. — La validation et la conversion de licence étrangère relèvent exclusivement de l'appréciation de l'Autorité de l'aviation civile. Ainsi, elle se réserve le droit de ne pas donner une suite favorable à une demande.



APPENDICE 2 : DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL A UN PILOTE MILITAIRE OU UN ANCIEN PILOTE MILITAIRE

1. Domaine d'application

L'objet du présent appendice est de définir les conditions requises pour la délivrance de la licence de pilote professionnel sur la base d'une expérience militaire.

2. Exigences en matière d'éligibilité

Pour se voir délivrer une licence de pilote professionnel sur la base de son expérience de pilote militaire, le candidat doit :

- a. détenir au moins un brevet de second degré de pilote militaire valable ;
- b. détenir une qualification de catégorie d'aéronef certifié pour le transport aérien commercial ;
- c. détenir une qualification de classe ou de type d'aéronef certifié pour le transport aérien commercial ;
- d. détenir une attestation médicale de classe 1 délivrée par un médecin examinateur agréé par l'Autorité ;
- e. détenir un certificat de non objection de l'armée délivré spécialement pour la candidature à la licence de pilote professionnel (pour les militaires en activités) ;
- f. avoir réussi à un examen théorique ;
- g. avoir réussi à un examen pratique ;
- h. détenir une attestation de compétence linguistique en anglais (niveau 4 minimum) ; dans le cas contraire, la licence est limitée au territoire national.

3. Exigences particulières à la catégorie avion

Un pilote militaire ou ancien pilote militaire candidat à une licence de pilote professionnel avion doit :

- a. avoir à son actif, au moins, 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avion ;
- b. avoir effectué au moins 20 heures de vol en campagne en qualité de commandant de bord sur un avion monopilote, comprenant au moins un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet a été effectué sur 2 aérodromes différents et autres que l'aérodrome de départ ;
- c. avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à une épreuve d'aptitude militaire ou aux conditions réglementaires d'expérience pour l'obtention de la qualification de classe ou de type d'avion.

4. Exigences particulières à la catégorie hélicoptère

Un pilote militaire ou ancien pilote militaire candidat à une licence de pilote professionnel



hélicoptère doit :

- a. avoir à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère ;
- b. avoir effectué au moins 20 heures de vol en campagne en qualité de commandant de bord sur un hélicoptère monopilote, comprenant au moins un vol d'un minimum de 185 km (100NM) au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet a été effectué sur 2 aérodromes différents et autres que l'aérodrome de départ ;
- c. avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à une épreuve d'aptitude militaire ou aux conditions réglementaires d'expérience pour l'obtention de la qualification de type d'hélicoptère.



APPENDICE 3 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

1. Généralités

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

2. Descripteurs holistiques

Les locuteurs compétents doivent :

- a. communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b. s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c. utiliser 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. traiter 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. utiliser un parler ou avoir un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.



APPENDICE 4 : RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES DES LICENCES ET QUALIFICATIONS APRES LEUR EXPIRATION

Temps écoulé	ATC	ATE	TMA
Supérieur à 06 mois et inférieur ou égal à 01 an	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un module de maintien de qualification approuvé par l'Autorité ;- Satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.	<ul style="list-style-type: none">- Suivre un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'exploitant et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	<ul style="list-style-type: none">- Suivre sous supervision un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs pour une durée de trois (03) mois.
Supérieur à 01 an et inférieur ou égal à 03 ans	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un module de maintien de qualification approuvé par l'Autorité ;- Satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;- Satisfaire au test de compétences linguistiques ;- Avoir une expérience pratique de trois (03) mois sous supervision.	<ul style="list-style-type: none">- Suivre un cours de maintien de la qualification théorique et pratique portant sur l'exploitant, et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	<p>Suivre sous supervision un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs pour une durée de six (06) mois.</p>



Temps écoulé	ATC	ATE	TMA
Supérieur à 03 ans	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un cours de maintien de qualification approuvé par l'autorité ;- Satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;- Satisfaire au test de compétences linguistiques ;- Expérience pratique de 06 mois sous supervision.	<ul style="list-style-type: none">- Satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation ;- Satisfaire aux tests de qualification théorique et pratique portant sur l'exploitation et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	<ul style="list-style-type: none">- Satisfaire aux contrôles de connaissances théoriques et à l'épreuve pratique- Avoir accumulé au moins six (06) mois d'expérience pratique de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef.



Temps écoulé	CPL /ATPL	PPL	PNC
Supérieur à 06 mois et inférieur ou égal à 01 an	<ul style="list-style-type: none">- Effectuer six (06) heures de vol en tant que pilote sur un aéronef du type de qualification ou un simulateur de type correspondant, accompagné d'un instructeur agréé ;- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Prouver son aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments ;- Satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou un aéronef du type de qualification ;- satisfaire le test de compétence linguistique.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Effectuer trois (03) heures de vol avec un instructeur agréé ;- Satisfaire à un contrôle de compétence sur un aéronef du type de qualification.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Recyclage.



Temps écoulé	CPL /ATPL	PPL	PNC
Supérieur à 01 an, et inférieur ou égal à 03 ans	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un module de rafraichissement approuvé par l'Autorité ;- Réussir aux tests écrits;- Effectuer dix (10) heures de vol sur un aéronef du type de qualification dont une étape en tant que pilote aux commandes ou un simulateur de type correspondant accompagné d'un instructeur agréé ;- Satisfaire à un contrôle de compétence de route ou sur simulateur de vol ou un aéronef du type de qualification ;- Satisfaire à un test de compétence linguistique.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un module de rafraichissement approuvé par l'Autorité ;- Réussir aux tests écrit ;- Effectuer cinq (05) heures de vol avec un instructeur agréé ;- Satisfaire à un contrôle de compétence avec un examinateur désigné.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Recyclage ;- Instruction en vol ; <p>NB : Suivi par un instructeur agréé.</p>



Temps écoulé	CPL /ATPL	PPL	PNC
Supérieur à 03 ans	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un cours de remise à niveau approuvé par l'Autorité ;- Réussir au contrôle de connaissances théoriques et à l'épreuve pratique d'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments sur un aéronef du type de qualification ;- Passer un contrôle de compétence de route sur un aéronef ou un simulateur de vol du type de qualification correspondant (20 heures de vol minimum) ;- Satisfaire au test de compétence linguistique.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Suivre un cours de remise à niveau approuvé par l'Autorité ;- Réussir au contrôle de connaissances théoriques ;- Effectuer dix (10) heures de vol avec un instructeur agréé ;- Satisfaire à un contrôle de compétence avec un examinateur désigné.	<ul style="list-style-type: none">- Prouver son aptitude physique et mentale ;- Recyclage ;- Instruction en vol ;- 60 heures de vol. <p>NB : Suivi fait par un instructeur agréé.</p> <ul style="list-style-type: none">-



APPENDICE 5 : EXIGENCES RELATIVES AUX DEROGATIONS/EXEMPTIONS

1. Généralités

- a. Le respect des prescriptions réglementaires nationales est obligatoire. Toutefois, dans certaines circonstances, il pourrait y avoir des cas où le plein respect n'est pas possible. Dans ces cas, des dérogations/exemptions peuvent être accordées. Ces dérogations/exemptions doivent être étayées par des évaluations des risques de sécurité ou études aéronautiques appropriées, solides et documentées et par l'imposition de limites, de conditions ou de mesures d'atténuation, selon le cas.
- b. Avant d'accorder une dérogation, l'Autorité doit aussi évaluer si la dérogation ou l'exemption entraînerait des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées et, dans l'affirmative, l'Autorité doit notifier les différences à l'OACI.
- c. Une évaluation des risques de sécurité ou une étude aéronautique de ces mêmes risques doit être faite par le postulant afin de vérifier si un niveau équivalent de sécurité ou un autre moyen acceptable de respect des dispositions peut être obtenu. L'examen et l'acceptation de cette évaluation ou de cette étude relèvent de l'Autorité.
- d. Certaines dérogations/exemptions accordées doivent être rendues publiques et la publication doit comprendre des références aux limitations, conditions ou mesures d'atténuation pertinentes, selon le cas.

2. Obligations du postulant

- a. Délai :
 1. La demande de dérogation/exemption formulée par le postulant doit être adressée au Directeur Général de l'Autorité dans un délai de sept (7) jours à six (06) mois avant la date projetée d'utilisation de la dérogation.
 2. Lorsqu'un traitement particulier est nécessaire compte tenu de la complexité de la demande de dérogation notamment lorsque la durée totale d'une exemption y compris ses renouvellements éventuels est susceptible d'excéder six (6) mois, le temps minimum d'analyse du dossier et les suites à donner peuvent être plus longs.
 3. Cependant, les demandes faisant suite à un événement d'exploitation imprévisible et urgent sont traitées au cas par cas sans tenir compte des délais susmentionnés.
- b. Les éléments constitutifs du dossier :
 - l'indication de l'exigence réglementaire sur laquelle porte la demande de dérogation/exemption ;
 - la description du type d'activité qui sera menée pour la dérogation/exemption demandée ;



- une étude de sécurité aéronautique à la charge du requérant indiquant notamment :
 - la description détaillée des moyens par lesquels le requérant entend assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par le règlement visé ;
 - l'examen de tous les problèmes de sécurité connus en relation avec l'exigence pour laquelle la dérogation est demandée, y compris les informations sur les accidents ou incidents pertinents dont le requérant a connaissance ;
 - les conditions auxquelles la dérogation/exemption serait assujettie en vue d'atténuer les risques éventuels et de garantir la sécurité aérienne ;
 - une justification de la demande ;
 - la durée prévue de la dérogation ;
 - les actions que l'exploitant compte mener pendant la période pour laquelle la dérogation est demandée afin de se mettre en conformité ; et
 - toute autre information susceptible de permettre un examen diligent de la requête. Des éléments ou pièces additionnels peuvent être requis par l'Autorité en cas de besoin.

3. Modalités d'octroi ou de refus d'une demande de dérogation/exemption

a. Décision d'octroi de dérogation/exemption

- i. Toute demande de dérogation/exemption fait l'objet d'une évaluation par l'Autorité. Si l'analyse du dossier de demande est satisfaisante, la dérogation/exemption est accordée au requérant. L'Autorité peut, le cas échéant, imposer des limitations supplémentaires afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui de l'exigence réglementaire visée.
- ii. Ces limitations ou restrictions d'exploitation peuvent être portées sur le certificat, la licence, l'autorisation ou l'agrément dudit postulant ou envoyées par courrier au postulant.
- iii. La décision accordant la dérogation est notifiée au postulant immédiatement après la prise de décision. La décision précise notamment la durée de la dérogation ainsi que toute condition ou restriction liée.

b. Décision de refus de dérogation/exemption

Dans le cas où l'analyse de la demande s'avère infructueuse, la demande est jugée non recevable, l'Autorité adresse un courrier au requérant immédiatement après la prise de décision.

c. Notification de dérogation/exemption

- i. L'Autorité notifie l'octroi de la dérogation/exemption à toutes les structures d'aviation civile concernées par ladite dérogation/exemption pour information.
- ii. Si la dérogation affecte une population importante de la communauté de l'aviation civile, l'Autorité publie également le résumé conformément à la réglementation en vigueur.

d. Registre des dérogations/exemptions

L'Autorité tient à jour un registre des dérogations/exemptions accordées. Chaque



dérogations/exemptions doit faire l'objet d'une copie pour archivage.

e. Restriction et annulation des dérogations/exemptions

L'Autorité peut à tout moment, émettre des restrictions ou le cas échéant, mettre fin à une dérogation/exemption lorsqu'elle estime que les conditions qui ont prévalu à la délivrance de la dérogation/exemption ne sont plus réunies et que la sécurité aérienne n'est plus garantie.

Note. — Des orientations relatives aux dérogations/exemptions figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).



APPENDICE 6 : EXIGENCES RELATIVES A LA DELIVRANCE, A LA PROROGATION ET AU RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

1. Généralités

- a. Le détenteur d'une licence de pilote ne peut agir en aucun cas en tant que pilote d'aéronef s'il ne possède pas de qualification valide et appropriée de classe ou de type, sauf lorsqu'il présente un examen pratique ou un contrôle de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type, ou lorsqu'il suit une instruction en vol.
- b. Un candidat à une qualification de classe et de type doit accomplir un cours de formation auprès d'un organisme de formation agréé ou homologué par l'Autorité.
- c. Les privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type consistent à agir en tant que pilote sur une classe ou un type d'aéronef défini dans la qualification.

2. Exigences en termes d'expérience/prérequis et formation pour la délivrance de Qualifications de classe ou de type

2.1. Avion

2.1.1. Expérience/prérequis

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

- a) avions monopilotes multimoteurs : Un candidat à une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteur doit avoir à son actif au moins 70 heures en tant que CDB sur avions appropriés.
- b) avions non complexes hautes performances monopilotes : Avant de commencer la formation en vol, un candidat à une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote non complexe hautes performances doit :
 - i. avoir à son actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que CDB sur avions appropriés ;
 - ii. être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un organisme de formation agréé ou
 - avoir réussi les examens théoriques de la licence de pilote de ligne catégorie avion, ou encore
 - en plus d'une licence délivrée conformément à la présente partie, être titulaire d'une licence de pilote de ligne avions (ATPL-A) ou d'une licence de pilote professionnelle



d'avions avec une qualification de vol aux instruments (CPL-A/IR) avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL-A, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

- iii. en outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitation multipilote doivent satisfaire aux exigences du point d), 4ème alinéa ;
- c) avions complexes hautes performances monopilotes : Un candidat à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances doit, en plus de satisfaire aux exigences listées en b), avoir satisfait aux exigences pour une qualification de vol aux instruments pour avions (IR(A)) multimoteur,
- d) avions multipilotes : Un candidat à un cours de première qualification de type pour un avion multipilote doit être un élève pilote en train de suivre un cours MPL (licence multipilote : Multi-crew Pilote Licence) ou satisfaire aux exigences suivantes :
- i. avoir à son actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que CDB sur avions ;
 - ii. être titulaire d'une IR(A) multimoteur ;
 - iii. avoir réussi les examens théoriques ATPL(A) conformément à la présente partie ;
 - iv. sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :
 - être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou
 - être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à son actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes, ou encore
 - avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes, ou
 - avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilote en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables.

2.1.2. Formation théorique et pratique

- a. Le cours théorique pour une qualification de classe monopilote multimoteur doit inclure au moins 7 heures d'instruction à l'exploitation d'avions multimoteurs.
- b. Le cours de formation en vol pour une qualification de type ou de classe monopilote multimoteurs doit inclure au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en conditions normales d'exploitation d'avion multimoteurs et pas moins de 3 heures 30 minutes d'instruction en vol en double commande en procédures de panne moteur et en techniques de vol asymétrique.



2.2. Hélicoptère

Un candidat à la délivrance d'une première qualification de type d'hélicoptère doit satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux pré-requis suivants pour la délivrance de la qualification concernée :

- a) Hélicoptères multipilotes. Le candidat à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote doit :
 - i. avoir à son actif au moins 70 heures de vol en tant que PIC sur hélicoptère;
 - ii. sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC:
 - être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours relatif au MCC sur hélicoptères, ou
 - avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilote sur des avions multipilotes, ou encore
 - avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes d'hélicoptères multimoteurs;
 - iii. réussir l'examen théorique de l'ATPL(H);
- b) le candidat à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote qui est diplômé d'un cours intégré ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfait pas aux exigences du point a), 1er alinéa, se voit octroyer une qualification de type dont les privilèges sont réduits à l'exercice des fonctions de copilote uniquement. Cette restriction est levée lorsque le pilote a :
 - i. accompli 70 heures de vol en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision sur hélicoptères ;
 - ii. réussi l'examen pratique multipilote en tant que PIC sur le type d'hélicoptère applicable ;
- c) Hélicoptères monopilotes multimoteurs :

Le candidat à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère monopilote multimoteur doit :

 - i. avant de commencer la formation en vol :
 - réussir aux examens théoriques de l'ATPL(H), ou
 - être titulaire d'un certificat attestant du suivi d'un cours préparatoire auprès d'un OFA. Le cours doit couvrir les sujets suivants du cours théorique de l'ATPL(H) :
 - connaissances générales de l'aéronef : cellule/système/motorisation, et instruments/électronique ;
 - performances de vol et préparation du plan de vol : masse et centrage, performances.
 - ii. dans le cas de candidat qui n'a pas suivi de cours de formation intégré ATPL(H)/IR,



ATPL(H), ou CPL(H)/IR :

- avoir effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur hélicoptères.

3. Formation ZFTT (Programme de qualification de type sans vol)

3.1. Approbation

- 3.1.1. Les programmes de qualification de type sans vol ZFTT (Zero Flight Time Training) doivent être approuvés par l'Autorité.
- 3.1.2. Le simulateur de vol utilisé doit être homologué et son utilisation à cet effet approuvée par l'Autorité. L'approbation n'est donnée que si le simulateur est représentatif de l'avion utilisé par l'exploitant.
- 3.1.3. Le simulateur de vol approuvé pour la formation ZFTT doit être opérationnel conformément aux critères du système qualité de l'Organisme de formation.
- 3.1.4. L'approbation d'un programme ZFTT ne peut être donnée que si l'exploitant possède une expérience de l'exploitation de ce type d'avion supérieure à 90 jours. Dans le cas contraire, il doit signer un accord spécifique avec un autre exploitant qui remplit l'exigence des 90 jours minimum dans l'exploitation du type d'avion.
- 3.1.5. L'approbation d'un programme ZFTT n'est donnée qu'à un organisme de formation appartenant à un exploitant pour la formation de ses équipages ou à un organisme de formation ayant un accord spécifique approuvé avec un exploitant soumis aux règles opérationnelles assurant que les conditions d'entrée applicables au stagiaire sont remplies et que la qualification de type soit restreinte à cet exploitant jusqu'à ce que le vol sous supervision soit accompli.

3.2. Exigences en termes d'expérience et formation ZFTT

- 3.2.1. Le pilote doit remplir les conditions d'expérience requises.
- 3.2.2. Un pilote débutant une formation ZFTT doit avoir accompli, sur un avion multi pilotes à turboréacteurs de la catégorie transport ou sur un avion multi pilotes à turbopropulseurs d'une masse maximale au décollage égale ou supérieure à 10000 kg ou d'une configuration approuvée en sièges passagers supérieure à 19 sièges, au moins :
 - a) 1500 heures de vol ou 250 étapes si un simulateur qualifié au niveau C Intermédiaire est utilisé dans le programme, ou
 - b) 500 heures de vol ou 100 étapes si un simulateur qualifié de niveau D est utilisé dans le programme.Lorsqu'un pilote passe d'un avion à turbopropulseurs à un avion à turboréacteurs ou inversement, il doit effectuer une formation supplémentaire sur simulateur, approuvée par l'Autorité.



- 3.2.3. Des exercices supplémentaires de décollage et d'atterrissage doivent être inclus dans le programme avec au moins six (06) atterrissages et (06) six décollages. Cette instruction doit être dispensée par un SFI autorisé sur la machine
- 3.2.4. Le vol en ligne sous supervision doit se dérouler comme suit :
- a) Le vol en ligne sous supervision doit débuter dès que possible, et pas plus tard que 21 jours après la fin de la formation ZFTT. Le cas contraire une formation complémentaire acceptable par l'Autorité doit être dispensée sur simulateur ;
 - b) Les 04 premiers décollages et atterrissages exécutés par un pilote qualifié selon une ZFTT doivent être faits sous la supervision d'un TRI (A).

4. Examen

4.1. Examen théorique

- 4.1.1. Le candidat à une qualification de classe ou de type doit être reçu à un examen théorique organisé par un organisme de formation agréé afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.
- 4.1.2. Dans le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique sera conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou non.
- 4.1.3. Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

4.2. Examen pratique

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

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

- a) La période de validité des qualifications de classe, de type, est d'un (01) an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de deux (02) ans sauf spécification contraire. La période est comptée à partir de la date de délivrance ou de renouvellement ou à partir de la date d'expiration dans le cas d'une prorogation de la



qualification.

- b) Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat doit :
- i. suivre une formation de remise à niveau auprès d'un organisme de formation agréé si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinente ;
 - ii. réussir un contrôle de compétence.

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

- a) Prorogation des qualifications de classe multimoteur et qualifications de type.

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

- i. réussir un contrôle de compétences dans la classe ou le type d'avion concerné ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification et
- ii. accomplir au cours de la période de validité de la qualification, au moins :
 - 10 étapes en tant que pilote de la catégorie ou du type d'avion pertinent, ou
 - 1 étape en tant que pilote sur un avion ou un FFS de la classe ou du type concerné, accompagné d'un instructeur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences.
- iii. être un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial détenteur de Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de classe ou de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point ii.
- iv. La prorogation d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.

- b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

- i. Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons

Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons, le candidat doit :

- Au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir en présence d'un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, ou
- Au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, avec :
 - six (06) heures en tant que CDB ;
 - 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.

ii. Avions monopilotes monomoteur à turbopropulseurs

Dans le cas de la prorogation de la qualification de classe monomoteur à turbopropulseurs, le candidat doit réussir un contrôle de compétences portant sur la classe concernée, en présence d'un examinateur, au cours des 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

- c) Les candidats qui ne sont pas reçus à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de classe ou de type ne pourront pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'ont pas réussi le contrôle de compétences.

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

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

- i. réussir un contrôle de compétences sur le type d'hélicoptère pertinent ou dans un FSTD représentant ledit type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
- ii. 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 ;
- iii. 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 ;
- iv. 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 3175 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 :
 - 300 heures en tant que PIC sur hélicoptères ;
 - 15 heures sur chacun des types pour lesquels ils sont titulaires d'une qualification et
 - 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.
- v. Un pilote qui est reçu à un examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type



additionnelle obtiendra une prorogation pour les qualifications des types concernés dans le groupe commun, conformément aux points 3 et 4.

- vi. La prorogation d'une IR(H), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.
- b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas du point a), 3ème et 4ème alinéas, le candidat n'exercera ses privilèges dans aucun des types.



APPENDICE 7 : EXIGENCES RELATIVES AUX SIMULATEURS DE VOLS

1. Champs application

- a) Les personnes, organismes, voulant obtenir la qualification d'un simulateur de vol avion 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 doivent établir que le simulateur et ses conditions d'utilisation satisfont aux conditions techniques fixées par le présent appendice.

2. Mise en œuvre

- a) L'Autorité peut reconnaître et accepter les certificats des qualifications de vols délivrés par un Etat contractant. Dans ce cas l'Autorité délivre à l'organisme de formation une reconnaissance d'agrément ou une validation dont la validité, tout en étant limitée dans le temps, ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément d'origine.
- b) L'Autorité peut refuser, retirer, suspendre ou modifier la validation de qualification d'un simulateur de vol si les conditions techniques qui ont conduit à sa délivrance ne sont pas respectées.

3. Règles générales régissant les opérateurs de simulateurs de vol

- a) L'opérateur de simulateur de vol doit démontrer sa capacité à exécuter et maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques spécifiées pour le niveau de qualification du simulateur de vol comme suit :
1. Contrôle qualité : Etablir et mettre à jour un système de contrôle qualité.
 2. Mise à jour : Maintenir des relations avec les fabricants afin d'incorporer les modifications importantes, particulièrement :
 - Modifications de l'avion : Les modifications de l'avion, 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.
 - 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.

3. Qualités de vol et de manœuvre longitudinale, latérale et directionnelle.
 4. Performances au sol et en vol.
 5. Configuration du poste de pilotage.
 6. Fonctionnement dans des conditions normales, anormales, d'urgence et, si applicable, inhabituelles.
 7. Fonctionnement et commandes du simulateur du poste instructeur
 8. Installations : S'assurer que le simulateur de vol est logé dans des locaux convenables permettant un fonctionnement sûr et fiable.
- b) L'opérateur de simulateur doit s'assurer que le simulateur et son installation respectent au minimum ce qui suit :
1. Les occupants du simulateur et le personnel d'entretien doivent recevoir des instructions sur la sécurité du simulateur afin qu'ils connaissent les équipements de sécurité et leur emplacement dans le simulateur en cas d'urgence.
 2. Dispositifs appropriés de détection, d'avertissement et d'extinction de feu/fumée pour assurer l'évacuation en sécurité des occupants hors du simulateur.
 3. 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.
 4. Autres éléments :
 - i. Système de communication bilatéral qui reste opérationnel en cas de panne totale du courant.
 - ii. Éclairage de secours.
 - iii. Issues et installations de secours.
 - iv. Systèmes de retenue des occupants tels que sièges, ceintures.
 - v. Portes et rampes de sécurité.
 5. Commandes d'arrêt d'urgence du mouvement cabine et du système de retour d'efforts aux commandes accessibles indifféremment à partir des sièges pilote et instructeur.
 6. Interrupteur d'isolation de courant électrique manuel ou automatique. Les caractéristiques de sécurité du simulateur tels que les arrêts d'urgence et les éclairages de secours doivent être contrôlés régulièrement par l'opérateur de simulateur, mais dans tous les cas au moins une fois par an. Ces contrôles doivent être enregistrés.
- c) 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 :
1. Les qualités de vol et de manœuvre longitudinale, latérale et directionnelle.



2. Performances au sol et en vol.
 3. Opérations spécifiques si applicables.
 4. Configuration du poste de pilotage.
 5. Fonctionnement dans des conditions normales, anormales, d'urgence et, si applicable, inhabituelles.
 6. Fonctionnement et commandes du simulateur du poste instructeur.
 7. Certaines exigences de qualification et de l'équipement installé.
- d) Le simulateur de vol doit être soumis à :
1. des tests de validation ;
 2. des tests subjectifs et des tests de fonctionnement.

4. Niveaux de qualification

Tout simulateur de vol est évalué pour des niveaux de qualification A, B, C ou D.

Un simulateur de vol complet utilisé pour une vérification de compétence doit être de niveau C ou d'un niveau supérieur.

a) 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'avion dont il est la réplique et ils doivent répondre de la même manière que l'avion dans les mêmes conditions de vol.
3. L'utilisation de données spécifiques de classe adaptées au type spécifique d'avion 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.

La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 300 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'avion.

b) Niveau B - Comme pour le niveau A plus :



1. Les données de validation d'essais en vol doivent être utilisées comme base de validation des caractéristiques de vol, de performances et de systèmes.
 2. 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.
- c) 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 180 degrés et de 40 degrés vertical.
Il doit être équipé d'un système de mouvement à 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'avion.
Le simulateur doit être équipé de la simulation de cisaillements de vent.
- d) Niveau D - Comme pour le niveau C, plus :
1. Un système de visualisation intégral jour, crépuscule et nuit est exigé et les bruits doivent être fidèlement reproduits ainsi que les vibrations dues aux mouvements.



APPENDICE 8 : EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (PILOTE D'AERONEF)

1. Généralités

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

2. Exigences d'éligibilité

- a) Un candidat à une qualification d'instructeur doit avoir au moins 18 ans révolus.
- b) Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol dans un aéronef doit :
 - 1. être au moins titulaire de la licence et, si applicable, de la qualification pour laquelle l'instruction au vol doit être dispensée ;
 - 2. avoir :
 - i. effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef ou
 - ii. réussi une évaluation de compétences pour la catégorie pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef ;
 - 3. être autorisé à agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.
- c) Crédit pour l'obtention de qualifications additionnelles et à des fins de prorogation.
 - 1. Un candidat à des qualifications additionnelles d'instructeur peut obtenir des crédits grâce aux aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont il a déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'il détient.



2. Les heures de vol accomplies en tant qu'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.
- d) Un candidat à une qualification d'instructeur doit avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un organisme de formation agréé.
- e) Un candidat à une qualification d'instructeur doit réussir un contrôle de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef afin de démontrer à un examinateur qualifié son aptitude à instruire un aspirant pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pertinente. Cette évaluation doit inclure :
- i. la démonstration des compétences durant l'instruction prévol, après-vol et théorique ;
 - ii. des examens théoriques oraux au sol, des exposés prévol et après-vol, ainsi que les démonstrations en vol dans la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié ;
 - iii. des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.
- f) Lorsqu'une évaluation de compétences est nécessaire pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue à l'évaluation avant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant que l'évaluation n'a pas été accomplie avec succès.

3. Compétences d'instructeur et évaluation

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes :

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

4. Validité des qualifications d'instructeur

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



5. Particularités instructeur de vol – FI

5.1. FI –Prérequis

Un candidat à une qualification FI doit :

1. dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H):
 - i. avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD;
 - ii. avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef et
2. en outre pour la FI(A):
 - i. être titulaire d'au moins une CPL(A), ou
 - ii. être titulaire d'au moins une PPL(A), avoir satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL et avoir effectué au moins 200 heures de vol sur avions dont 150 heures en tant que commandant de bord ;
 - iii. avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation.
 - iv. avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents ;
3. en outre, pour la FI(H), avoir accompli un temps de vol total de 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères dont :
 - i. au moins 100 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une CPL(H), ou
 - ii. au moins 200 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H) et satisfaire aux exigences relatives aux connaissances pour la CPL.
4. dans le cas d'une FI pour dirigeable, avoir effectué 500 heures de vol en tant que commandant de bord dont 400 heures en tant que titulaire d'une licence CPL dirigeable.
5. dans le cas d'une FI pour ballon, avoir effectué 75 heures de vol en ballon en tant que commandant de bord, dont au moins 15 heures doivent être effectuées dans le type pour laquelle l'instruction au vol sera dispensée.

5.2. FI – Cours de formation

- a) Les candidats à la qualification FI doivent avoir réussi 1 vol d'appréciation spécifique avec un FI qualifié, au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ledit vol d'appréciation reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type.
- b) Le cours de formation FI doit inclure :



1. dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 100 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires ;
 2. dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction en vol en double commande, avec 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS.
- c) Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI(A) ou (H) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b), 1er alinéa.

5.3. FI-Privilèges

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

1. d'une PPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
2. de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes;
3. de qualifications de type pour les dirigeables;
4. d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans ladite catégorie d'aéronef, comportant au moins 200 heures d'instruction au vol;
5. de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:
 - i. soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef ;
 - ii. ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point 8 ci-après et
 - iii. Satisfait à l'exigence relative à l'expérience récente : accomplir, 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.
6. d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait :
 - i. au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS ; un FTD 2/3 ou un FNPT II
 - ii. suivi un cours de formation IRI en tant qu'aspirant pilote et réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI et
 - iii. de plus :
 - dans le cas des avions multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification CRI;
 - dans le cas des hélicoptères multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification TRI;



7. de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde :
 - i. dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation CRI;
 - ii. dans le cas d'hélicoptère, aux exigences établies aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) ;
8. d'une qualification FI, IRI, CRI, STI, pour autant que le FI ait :
 - i. dans le cas d'une qualification FI(B), au moins accompli 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons ;
 - ii. dans tous les autres cas, au moins accompli 500 heures d'instruction en vol dans la catégorie appropriée d'aéronef ;
 - iii. réussi une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI.

5.4. FI – Privilèges restreints

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

5.5. FI – Prorogation et renouvellement

- a) Dans le cas d'une prorogation d'une qualification FI, le titulaire doit satisfaire au moins à 2 des



3 exigences suivantes :

1. Effectuer :

- i. dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction en vol dans une catégorie appropriée d'aéronef au cours de la période de validité de la qualification, en tant que FI, TRI, CRI, IRI ou examinateur. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour la IR doivent être prorogés, 10 de ces heures doivent consister en de l'instruction au vol pour une IR et doivent avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI ;
- ii. dans le cas d'une qualification FI pour les dirigeables, au moins 20 heures d'instruction en vol dans des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateur, au cours de la période de validité de la qualification. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été accomplies au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI ;
- iii. dans le cas d'une qualification FI pour ballons, au moins 6 heures d'instruction au vol dans des ballons en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;

2. suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant la période de validité de la qualification FI;
3. réussir une évaluation de compétences durant les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FI.

b) Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI pour dirigeables, et pour ballons, le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences.

c) Renouvellement. Si la qualification FI est arrivée à expiration, le candidat doit, dans les 12 mois précédant le renouvellement :

1. participer à un stage de remise à niveau d'instructeur ;
2. réussir une évaluation de compétences.

6. Particularités instructeur de qualification de type – TRI

6.1. TRI –Prérequis

Un candidat à une qualification TRI doit :

- a) Etre titulaire d'une licence de pilote de type CPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef applicable ;
- b) pour une qualification TRI multipilote avion :
 1. avoir à son actif 1500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes et



2. avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que commandant de bord ou copilote sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type ;
- c) pour une qualification monopilote avion:
 1. avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que commandant de bord sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et,
 2. avoir :
 - i. effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont 30 heures en tant que commandant de bord sur le type d'avion applicable, ou
 - ii. été ou être titulaire d'une qualification FI pour des avions multimoteurs avec des privilèges IR(A) ;
- d) pour une qualification TRI(H) :
 1. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères;
 2. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;
 3. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 1000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, incluant :
 - 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 monopilotes multimoteurs, 100 heures en tant que pilote sur ce type dans des exploitations multipilotes ;
 4. 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.

6.2. TRI – Cours de formation

- a. Le cours de formation du TRI doit contenir au moins :
 1. 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
 2. 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe/sur simulateur ;
 3. 5 heures d'instruction au vol sur l'aéronef approprié ou pour les aéronefs monopilotes, sur



un simulateur qui représente ledit aéronef, et 10 heures pour les aéronefs multipilotes, ou sur un simulateur représentant ledit aéronef.

- b. Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a), 1er alinéa.
- c. Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type pertinent recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe en vue de la délivrance d'une qualification TRI restreinte à l'instruction au vol sur simulateur.

6.3. TRI - Evaluation des compétences

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

6.4. TRI –Privilèges

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

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

6.5. TRI – Privilèges restreints

- a) Si la formation TRI est effectuée exclusivement dans un FFS, les privilèges de la qualification TRI seront restreints à la formation dans un FFS.



- b) Les privilèges d'un TRI(A) sont restreints au type d'avion dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Les privilèges d'un TRI(A) sont étendus à d'autres types une fois que le TRI a :
1. effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS;
 2. effectué l'entraînement technique et l'instruction au vol qui font partie du cours TRI pertinent;
 3. réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences afin de démontrer à un FE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.
- c) TRI pour hélicoptères – TRI(H) :
1. Les privilèges d'un TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'examen pratique a été passé pour la délivrance de la qualification TRI. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que le TRI aura :
 - i. accompli la partie technique relative au type approprié du cours de qualification TRI sur le type applicable d'hélicoptère ou dans un FSTD représentant ledit type;
 - ii. dispensé au moins 2 heures d'instruction au vol sur le type applicable, sous la supervision d'un TRI(H) correctement qualifié et
 - iii. réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.
 2. Avant que les privilèges monopilotes d'un TRI(H) soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.
- d) Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui se sont vu délivrer une qualification de type, seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.

6.6. TRI – Evaluation de compétences

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



aéronef.

6.7. TRI – Prorogation et renouvellement

a) Prorogation

1. Avions

Pour la prorogation d'une qualification TRI(A), le candidat doit, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, satisfaire au moins à 1 des 3 exigences suivantes :

- i. effectuer l'un des éléments suivants d'un cours de formation complet de qualification de type: une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou un exercice aérien d'au moins 1 heure incluant au minimum 2 décollages et atterrissages ;
- ii. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé ;
- iii. réussir une évaluation de compétences.

2. Hélicoptères

Pour la prorogation d'une qualification TRI(H), le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification, satisfaire au moins à 2 des 3 exigences suivantes :

- i. effectuer 50 heures d'instruction au vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel il détient des privilèges d'instruction ou dans un FSTD représentant lesdits types, dont au moins 15 heures seront accomplies dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification TRI.
 - ii. Le temps de vol effectué en tant que FI, qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), qu'instructeur sur système synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examineur est également pertinent à cette fin ;
 - iii. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé;
 - iv. réussir une évaluation de compétences.
3. Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire doit réussir une évaluation de compétences
 4. Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef
 5. Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H).
Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type pertinent recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point 1 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 organisme de formation agréé;
- iii. effectuer, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sur le type d'avion applicable, sous la supervision d'un TRI(A).

2. **Hélicoptères**

Si la qualification TRI(H) est arrivée à expiration, le candidat doit, dans les 12 mois précédant le renouvellement :

- i. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé, qui devrait couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI et
- ii. réussir l'évaluation de compétences pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des privilèges d'instruction est souhaité.

7. Particularités instructeur de qualification de classe – CRI

7.1. CRI –Prérequis

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

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

7.2. CRI – cours de formation

- a) Le cours de formation pour le CRI devra au moins inclure :
 1. 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;



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

7.3. CRI –privilèges

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

7.4. CRI – Prorogation et renouvellement

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



agrée ;

2. réussir l'évaluation de compétences.

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

8.1. IRI –Prérequis

Un candidat à une qualification IRI doit :

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

8.2. IR I – Cours de formation

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

8.3. IRI-Privilèges

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



8.4. IRI – Prorogation et renouvellement

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

9. Particularités instructeur sur système synthétique de vol –SFI

9.1. SFI –Prérequis

Un candidat à une qualification SFI doit :

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



9.2. SFI – cours de formation

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

9.3. SFI–Privilèges

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

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

9.4. SFI – Privilèges restreints

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

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

- a) accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent et
- b) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol axée sur les tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE qualifié à cet effet.



9.5. SFI – Prorogation et renouvellement

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

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

10.1. STI –Prérequis

Un candidat à une qualification STI doit :

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

10.2. STI- Cours de formation

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



FFS du cours TRI applicable.

10.3. STI-Privilèges

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

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

10.4. STI – Privilèges restreints

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

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

- a) effectué la partie relative au FFS du cours de qualification TRI sur le type applicable;
- b) réussi le contrôle de compétences pour la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande;
- c) conduit, pendant un cours de qualification de type, au moins une session sur FSTD axée sur les tâches d'un STI, d'une durée minimale de 3 heures sur le type d'aéronef applicable, sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol.

10.5. Prorogation et renouvellement de la qualification STI

a) Prorogation

Dans le cas de la prorogation d'une qualification STI, le candidat doit, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification STI :

1. avoir effectué au moins 3 heures d'instruction au vol dans un FFS,
2. avoir réussi les sections applicables du contrôle de compétences pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.

b) Renouvellement

Si la qualification STI est arrivée à expiration, le candidat doit :

1. suivre une formation de remise à niveau en tant que STI auprès d'un OFA agréé;
2. réussir les sections applicables du contrôle de compétences pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.



3. effectuer au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, CRI, IRI ou TRI désigné par l'OFA à cet effet. Au moins 1 heure d'instruction au vol sera supervisée par un examinateur d'Instructeur en vol.



APPENDICE 9 : AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES PILOTES

1. Généralités

- a) Les candidats à une autorisation d'examineur doivent :
1. être titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle ils seront habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci;
 2. être qualifiés pour agir en tant que commandant de bord sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef ;
 3. être des praticiens expérimentés, bien au courant dans leur domaine spécialisé, et avoir un solide bagage en instruction et en évaluation ;
 4. veiller à ce que les qualifications appropriées pour leur domaine de responsabilité demeurent en cours de validité.
- b) L'Autorité délivre des autorisations d'examineur suivantes :
1. Examineur de vol – FE ;
 2. Examineur de qualification de type – TRE ;
 3. Examineur de qualification de classe – CRE ;
 4. Examineur de qualification de vol aux instruments – IRE ;
 5. Examineur sur système synthétique de vol – SFE ;
 6. Examineur d'instructeur de vol –FIE.

2. Limitations des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne peuvent conduire :

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



3. Exigences d'éligibilité

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

4. Standardisation des examinateurs

- a) Le candidat à une autorisation d'examineur doit suivre un cours de standardisation dispensé par l'Autorité ou un ATO et agréé par l'Autorité.
- b) Le cours de standardisation doit comporter une instruction théorique et pratique et doit au moins inclure :
 - 1. la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;
 - 2. l'instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports
 - 3. la séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.
- c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne peuvent faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autre Autorité sauf :
 - 1. s'ils ont informé l'Autorité du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs ;
 - 2. s'ils ont reçu des informations de la part de l'Autorité dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point b), 3ème alinéa.



5. Evaluation des compétences des examinateurs

Le candidat à une autorisation d'examineur doit fournir la preuve de sa compétence à un inspecteur de l'Autorité ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'Autorité l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel il souhaite obtenir des privilèges. Cette évaluation de compétences comporte la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

6. Validité des autorisations d'examineur

Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans maximum.

7. Prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

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

8. Prorogation des autorisations d'examineur

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

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

9. Renouvellement des autorisations d'examineurs

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



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

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



ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

11. Particularités examinateurs de vol –FE

11.1. FE –Prérequis

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

11.2. FE –Privilèges

a) FE(A). Les privilèges d'un FE pour avions consistent à conduire :

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

b) FE(H). Les privilèges d'un FE pour hélicoptères consistent à conduire :

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



12. Particularités examinateurs de qualification de type – TRE

12.1. TRE - Prérequis

- a) TRE(A). Le candidat à une autorisation TRE pour avions doit :
1. dans le cas d'avions multipilotes, avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 2. dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, avoir accompli 500 heures de vol en tant que pilote d'avions monopilotes, dont au moins 200 heures en tant que commandant de bord ;
 3. être titulaire 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 son actif au moins 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type ;
 5. avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.
- b) TRE(H). Le candidat à une autorisation TRE(H) pour hélicoptères doit :
1. être titulaire d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable ;
 2. pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à son 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 titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et avoir accompli 1500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;
 4. dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs :
 - i. avoir accompli au moins 1000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 - ii. être titulaires d'une CPL(H) ou ATPL(H) et, le cas échéant, d'une IR(H) valide ;
 5. dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs :
 - i. avoir accompli 750 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 - ii. être titulaire d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
 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 doit avoir à son actif au moins 100 heures en exploitation multipilotes sur ledit type ;
 7. dans le cas d'un candidat à une première autorisation TRE multipilote multimoteur,



l'exigence de 1500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point b), 3ème alinéa, peut être réputée satisfaite s'il a accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type ;

8. avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

12.2. TRE –Privilèges

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

13. Particularités examinateurs de qualification de classe – CRE

13.1. CRE – Prérequis

Le candidat à une autorisation CRE doit :

- a) être ou avoir été titulaire 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 son actif 500 heures de vol en tant que pilote sur avions ;
- d) avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

13.2. CRE –Privilèges

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



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

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

14.1. IRE –Prérequis

a) IRE(A).

Le candidat à une autorisation IRE pour avions doit être titulaire d'une IRI(A) et avoir accompli :

- 1. 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avions et
- 2. 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeur.

b) IRE(H)

Le candidat à une autorisation IRE pour hélicoptères doit être titulaire d'une IRI(H) et avoir accompli :

- 1. 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères et
- 2. 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeur.

14.2. IRE – Privilèges

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

15. Particularités examinateurs sur système synthétique de vol – SFE

15.1. SFE – Prérequis

a) SFE(A)

Le candidat à une autorisation SFE pour avions doit :

- 1. être ou avoir été titulaire 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 son actif au moins 1500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes;
- 3. pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à son 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)



Le candidat à une autorisation SFE pour hélicoptères doit :

1. être ou avoir été titulaire d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère ;
2. avoir à son actif au moins 1000 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;
3. pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.

15.2. SFE –Privilèges

a) SFE(A)

Les privilèges d'un SFE pour avions consistent à conduire dans un FFS :

1. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes;
2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences IRE – Prérequis pour la catégorie applicable d'aéronef;
3. des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

b) SFE(H)

Les privilèges d'un SFE pour les hélicoptères consistent à conduire dans un FFS :

1. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et
2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du IRE – Prérequis b);
3. des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

16. Particularités examinateurs d'instructeur de vol – FIE

16.1. FIE –Prérequis

a) FIE(A)

Le candidat à une autorisation FIE pour avions doit, s'il souhaite effectuer des évaluations de compétences :

1. être titulaire de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;
2. avoir à son actif 2000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et



3. avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.

b) FIE(H)

Le candidat à une autorisation FIE pour hélicoptères doit :

1. être titulaire de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
2. avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilote;
3. avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.

16.2. FIE –Privilèges

a) FIE(A)

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

b) FIE(H)

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



APPENDICE 10 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

1. Domaine d'application

- a. Le présent appendice définit la licence de technicien de maintenance d'aéronef et établit les exigences relatives à sa demande, sa délivrance et la prorogation de sa validité.
- b. Dans la suite de cet appendice 10, l'annexe 2 au RAS 01 Volume I désigne le « Programme de formation des techniciens de maintenance d'aéronef ».

2. Catégories de licence

- a. Les licences de technicien de maintenance d'aéronef comprennent les catégories suivantes :
 1. Catégorie A
 2. Catégorie B1
 3. Catégorie B2
 4. Catégorie B3
 5. Catégorie C
- b. Les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de turbines et de moteurs à pistons. Ces sous-catégories sont :
 1. A1 et B1.1 Avions à turbines
 2. A2 et B1.2 Avions à moteurs à pistons
 3. A3 et B1.3 Hélicoptères à turbines
 4. A4 et B1.4 Hélicoptères à moteurs à pistons
- c. La catégorie B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000kg.

3. Groupes d'aéronefs

- a. Aux fins des qualifications sur les licences de technicien de maintenance d'aéronef, l'aéronef doit être classé dans les groupes suivants :
 1. Groupe 1 : aéronefs motorisés complexes et hélicoptères multimoteurs, avions dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290, aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques et autres aéronefs nécessitant une qualification de type d'aéronef lorsque l'Autorité le requiert.
 2. Groupe 2 : aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1, qui appartiennent aux sous-groupes suivants :
 - i. sous-groupe 2a: avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur,
 - ii. sous-groupe 2b: hélicoptères monomoteurs à turbines,
 - iii. sous-groupe 2c: hélicoptères monomoteurs à pistons.



3. Groupe 3 : avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie des groupes 1 et 2.

4. Prérogatives

a. Les prérogatives suivantes s'appliquent :

1. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification. Les prérogatives de certification doivent être limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification.
2. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B1 autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1 à la suite :
 - i. des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef,
 - ii. des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.
 - iii. La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A correspondante.
3. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B2 autorise son titulaire :
 - i. à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2 à la suite:
 - des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et
 - des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement, et
 - ii. à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification. Cette prérogative de certification doit être limitée aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification et limitée aux qualifications déjà mentionnées dans la licence B2.
4. La licence de catégorie B2 n'inclut aucune des sous-catégories A.
5. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B3 autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B3 pour :
 - i. des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes



- mécaniques et électriques de l'avion,
- ii. des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.
6. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie C autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en base pour les aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité.
- b. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer ses prérogatives qu'à condition :
1. d'être en conformité avec les spécifications concernées ; et
 2. qu'il ait, dans la période de deux ans (02) qui précède, eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de technicien de maintenance d'aéronef, ou ait satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées ; et
 3. qu'il ait la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant ; et
 4. qu'il soit capable de lire, écrire et s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langue(s) de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service.

5. Demande relative à une licence de technicien de maintenance

- a. Une demande de licence de technicien de maintenance d'aéronef ou de modification d'une telle licence doit être soumise dans une forme établie par l'Autorité et conformément aux paragraphes 6 à 11 du présent Appendice.
- b. En plus des documents requis, le demandeur pour des catégories ou des sous-catégories de base supplémentaires à une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit soumettre à l'Autorité sa licence de technicien de maintenance d'aéronef d'origine en vigueur.
- c. Chaque demande doit être appuyée par une documentation permettant de démontrer la conformité aux exigences applicables en matière de connaissances théoriques, de formation pratique et d'expérience au moment de la demande.

6. Délivrance initiale

L'Autorité ne délivre une licence de technicien de maintenance d'aéronef à un candidat que si celui-ci montre qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer et qu'il satisfait aux exigences relatives :

1. à l'âge;
2. aux connaissances de base ; et
3. à l'expérience de base.



6.1. Âge

Tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit être âgé de 18 ans révolus.

6.2. Connaissances de base

- a) Nonobstant une formation homologuée exigée, le postulant à une licence de technicien de maintenance de catégorie A et/ou B doit démontrer par un examen qu'il possède un niveau acceptable de connaissances sur les modules appropriés conformément à l'annexe 2. L'examen doit être conduit soit par un organisme de formation agréé ou homologué soit par l'Autorité.
- b) Les examens doivent être réussis dans les dix (10) années qui précèdent la demande d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef.

6.3. Expérience de base

6.3.1. Pour les catégories A et B

- a) La durée d'expérience de base requise est déterminée en fonction de la formation reçue et de la sous-catégorie souhaitée.
- b) L'expérience : Il est obligatoire de démontrer au moins six (06) mois d'expérience dans les vingt-quatre mois précédant la demande.

6.3.1.1. Formation de base complète

- a) Est réputée être une formation de base complète toute formation remplissant les exigences suivantes :
 - i. réalisée dans un organisme de formation agréé ou homologué ;
 - ii. est conforme à l'annexe 2 au RAS 01 volume I ;
 - iii. est en adéquation avec la catégorie demandée ;
 - iv. fait l'objet d'un certificat de reconnaissance délivré par l'organisme de formation agréé ou homologué avec la mention « Formation de base ».
- b) Tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef, ayant suivi avec succès une formation de base complète, doit avoir acquis :
 - i. un (01) an d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4;
 - ii. deux (02) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.1.2. Formation technique appropriée

- a) Est réputée être une formation technique appropriée toute formation considérée comme acceptable par l'Autorité en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique.
- b) Tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef, ayant suivi avec succès une formation technique appropriée, doit avoir acquis :
 - i. deux (02) ans d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4;



- ii. trois (03) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.1.3. Sans formation de base complète et sans formation technique appropriée

- a) En plus des conditions d'âge et de connaissance de base définies aux points 6.1 et 6.2 ci-dessus, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef, n'ayant suivi ni la formation de base complète ni la formation technique appropriée, doit avoir acquis :
 - i. trois (03) ans d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4;
 - ii. cinq (05) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.2. Pour la catégorie C

- a) En ce qui concerne les aéronefs lourds au sens du RAS 08 - Navigabilité des aéronefs, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir acquis:
 - i. trois (03) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.1, B1.3 ou B2 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien B1.1, B1.3 ou B2, ou une combinaison des deux ; ou ,
 - ii. cinq (05) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.2 ou B1.4 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien, ou une combinaison des deux ;ou,
 - iii. trois (03) ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien d'aéronefs, y compris six (06) mois d'observation de travaux d'entretien en base, pour la catégorie C par la voie des études, pour un titulaire d'un diplôme dans une discipline technique d'une université ou d'un établissement d'enseignement supérieur acceptable pour l'Autorité.
- b) En ce qui concerne les aéronefs non lourds au sens du RAS 08 - Navigabilité des aéronefs, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir acquis:
 - i. trois (03) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1 ou B2 sur des aéronefs non lourds ou en tant que personnel de soutien, ou une combinaison des deux ;ou,
 - ii. trois (03) ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien d'aéronefs, y compris six mois d'observation de travaux d'entretien en base, pour la catégorie C par la voie des études, pour un titulaire d'un diplôme dans une discipline technique d'une université ou d'un établissement d'enseignement supérieur acceptable pour l'Autorité.

7. Prorogation de la validité de la licence

- a. La licence de technicien de maintenance d'aéronef est valable pendant cinq (05) ans maximum.
- b. Toute prérogative de certification basée sur une licence de technicien de maintenance d'aéronef



perd sa validité dès que la licence de maintenance d'aéronef est devenue caduque.

- c. La licence de technicien de maintenance d'aéronef est valable uniquement lorsqu'elle est délivrée et/ou modifiée par l'Autorité et lorsque le titulaire a signé le document.
- d. La demande de prorogation doit être faite entre trois (03) mois et un (01) mois avant la date d'expiration de la licence.
- e. L'Autorité ne proroge la validité d'une licence que si les informations contenues dans la licence sont les mêmes que celles contenues dans ses enregistrements et que le demandeur justifie au moins de six (06) mois d'expérience pratique dans les vingt-quatre (24) mois qui précèdent la demande, en ayant exercé les prérogatives de sa licence.

8. Renouvellement de la licence

- a. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef expirée peut toujours demander un renouvellement selon la procédure établie par l'Autorité.
- b. Toutefois, l'Autorité ne renouvelle une licence de technicien de maintenance d'aéronef, que si le candidat satisfait aux exigences définies à l'appendice 04 du présent règlement.

9. Retrait, Suspension ou limitation de la licence

- a. L'Autorité suspend, limite ou retire, selon le cas, la licence de technicien de maintenance d'aéronef lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve que la personne a effectué ou participé à une ou plusieurs des activités suivantes :
 - i. avoir obtenu la licence de technicien de maintenance d'aéronef et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires;
 - ii. ne pas avoir exécuté un entretien exigé et avoir certifié l'aéronef ou l'élément d'aéronef ;
 - iii. ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel il avait été prévu d'effectuer l'entretien;
 - iv. avoir fait preuve d'entretien négligent;
 - v. avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien;
 - vi. avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;
 - vii. avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue;
 - viii. avoir délivré un certificat de remise en service sans qu'il y ait conformité avec le RAS 08 Navigabilité des aéronefs ou avec le présent appendice.



10. Extension de la licence

10.1 Pour les catégories A et B

- a. Tout détenteur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef désirant étendre sa licence à une sous-catégorie donnée doit :
 - i. acquérir les connaissances de base en validant au minimum les modules de passage entre la catégorie/sous-catégorie détenue et celle demandée,
 - ii. acquérir l'expérience requise et appropriée à la catégorie/sous-catégorie demandée .

10.1.1 Connaissances de base

- a. Les modules à valider sont définis dans le tableau 01 de ce présent appendice.
- b. La validation se fait en passant l'examen adéquat conduit soit par un organisme de formation agréé ou homologué soit par l'Autorité.

10.1.2 Expérience de base

- a. La durée de l'expérience à acquérir est définie dans le tableau 01 de ce présent appendice.
- b. La durée requise sera réduite de 50% si le postulant a suivi le (les) cours dans un organisme de formation agréé ou homologué.



Tableau 01 : Modules de bases/Expérience nécessaires pour l'extension de la licence

À De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1		6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12 et 16	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A2	6 mois Modules 11A et 15		6 mois Modules 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A3	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules 11B, 16 et 17A		6 mois Module 16	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A4	6 mois Modules 11A 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	6 mois Module 15		2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules sauf 2, 3 et 8
B1.1	aucune	6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12et16		6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12 et 16	1 an Modules 4, 5 et 13	6 mois Module 16
B1.2	6 mois Modules 11A et 15	Aucune	6 mois Module 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Modules 5, 11A et 15		2 ans Modules 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Modules 4, 5, 13et14	aucune
B1.3	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules11B, 16 et 17A	aucune	6 mois Module 16	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules 11B, 16 et 17A		6 mois Module 16	1 an Modules 4, 5 et 13	6 mois Modules 11C, 16 et 17B
B1.4	6 mois Modules 11A, 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	6 mois Module 15	aucune	2 ans Modules 11A, 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	2 ans Modules 5 et 15		2 ans Modules 4, 5, 13et14	6 mois Modules 11C et 17B
B2	6 mois Modules 6, 7A, 15 et 17A	6 mois Modules 6, 7A, 16 et 17A	6 mois Modules 2, 6, 7A, 12 et 15	6 mois Modules 2, 6, 7A, 12 et 16	1 an Modules 2, 6, 7A, 11A, 15 et 17A	1 an Modules 2, 6, 7A, 11B 16 et 17A	1 an Modules 2,6,7A, 12et15	1 an Modules 2, 6,7A,12et 16		1 an Modules 2, 6, 7B, 11C, 16 et 17B
B3	6 mois Modules 7A, 9A, 11A et 15	Aucune Modules 7A, 9A, 11B	6 mois Modules, 7A, 9A, 12 et 15	6 mois Modules 7A, 9A, et 12	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	

Le contenu et la nomenclature des modules se trouvent dans l'annexe 2.



11. Ajout d'une qualification

Pour qu'un titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef soit habilité à exercer des prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique, une qualification de type de cet aéronef et/ou une qualification de type groupe (ou sous-groupe) englobant l'aéronef concerné doit (doivent) être apposée(s) sur sa licence.

11.1 Répartition des qualifications d'aéronefs par catégorie

11.1.1 Catégories B1/B2/C

- a. Les qualifications d'aéronef concernées sont les suivantes :
 1. Pour les aéronefs du groupe 1 : la qualification de type d'aéronef ;
 2. Pour les aéronefs du groupe 2 :
 - i. la qualification de type d'aéronef ; ou
 - ii. la qualification de sous-groupe constructeur ; ou
 - iii. la qualification de sous-groupe complet;
 3. Pour les aéronefs du groupe 3 :
 - i. la qualification de type d'aéronef; ou
 - ii. la qualification de groupe complet.

11.1.2 Catégorie B3

Pour la catégorie B3, La qualification concernée est : avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg.

11.1.3 Catégorie A

Pour la catégorie A, aucune qualification n'est requise sous réserve de se conformer au point 145.4.3 de l'annexe 01 au RAS 08.

11.2 Qualification de type aéronef

- a. La délivrance des qualifications de type d'aéronef nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une formation au type d'aéronef de la catégorie B1, B2 ou C concernée conformément à l'annexe 02.
- b. En plus de la condition mentionnée au point b), la délivrance de la première qualification de type d'aéronef au sein d'une catégorie/sous-catégorie donnée nécessite l'accomplissement satisfaisant de la formation en cours d'emploi correspondante, comme décrit l'annexe 02.

11.3 Qualification de type sous-groupe, constructeur

- a. Pour se voir délivrer une qualification de type sous-groupe constructeur, les titulaires d'une licence de catégories B1 et C doivent se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins deux (02) types d'aéronefs du même constructeur qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe constructeur applicable.
- b. Pour se voir délivrer une qualification de type sous-groupe constructeur, les titulaires d'une licence de catégorie B2 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure



une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au sous-groupe constructeur applicable.

11.4 Qualification de type sous-groupe complet

- a. Pour se voir délivrer une qualification de type sous-groupe complet les titulaires d'une licence de catégories B1 et C doivent se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins trois (03) types d'aéronefs de constructeurs différents qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe complet.
- b. Pour se voir délivrer une qualification de type sous-groupe complet les titulaires d'une licence de catégorie B2 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au sous- groupe complet.

11.5 Qualification de type groupe complet

- a. Pour se voir délivrer une qualification de groupe 3 complet, les titulaires d'une licence de catégorie B1, B2 et C doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au groupe 3.
- b. Pour la catégorie B1, sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification de groupe 3 doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être mentionnées sur la licence :
 - i. Avions pressurisés,
 - ii. avions avec une structure métallique,
 - iii. avions avec une structure composite,
 - iv. avions avec une structure en bois,
 - v. avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu.
- c. Pour se voir délivrer une qualification de type « avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2000 kg », les titulaires d'une licence B3 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence.
- d. Sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être mentionnées sur la licence :
 - i. avions avec une structure en bois,
 - ii. avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu,
 - iii. avions avec une structure métallique,
 - iv. avions avec une structure composite.

13. Limitations



- a. La catégorie de la licence et les qualifications associées sont apposées sur la licence. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer que les prérogatives conférées par la licence.
- b. Les limitations indiquées sur une licence de technicien de maintenance d'aéronef constituent des exclusions des prérogatives de certification et concernent l'aéronef dans son intégralité.
- c. Pour les limitations visées aux points 11. du présent appendice, les limitations doivent être supprimées à la suite :
 - i. de la preuve d'une expérience appropriée ;ou
 - ii. d'une évaluation pratique satisfaisante effectuée soit par un organisme de formation agréé ou homologué soit par l'Autorité.

14. Preuves de la qualification

Sur demande d'une personne habilitée par l'Autorité, les personnels exerçant des prérogatives de certification et les personnels de soutien doivent présenter leur licence, attestant de leur qualification, dans les vingt-quatre (24) heures au plus tard.



APPENDICE 11 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS/TESTEURS DU CONTROLE AERIEN

1. Généralités

1.1. Autorisation

Nul ne peut exercer les fonctions d'instructeur et d'examineur/ testeur de Contrôleur de la circulation aérienne sans une autorisation préalable de l'Autorité.

1.2. Supervision

Les examinateurs /Testeurs sont soumis, dans l'exercice des privilèges accordés, à la supervision de l'Autorité.

1.3. Conditions

Les candidats à une autorisation d'instructeur ou d'examineur/de testeur doivent être titulaires de la licence et de la qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence et à la qualification pour lesquelles ils seront amenés à dispenser l'instruction ou conduire les épreuves d'aptitude.

1.4. Privilèges

- 1.4.1. Une autorisation d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne, lorsqu'elle est octroyée, permet à son titulaire de dispenser l'instruction au sein de l'unité de qualification et d'intégration du personnel ATS (UQIP/ATS) ou centres similaires.
- 1.4.2. Une autorisation d'examineur /Testeur de contrôleur de la circulation aérienne, lorsqu'elle est octroyée, permet à son titulaire de produire, conduire et corriger les examens théoriques et pratiques en vue de la délivrance, de la prorogation, du renouvellement de licence et qualification de contrôleur de la circulation aérienne.

1.5. Suspension ou retrait

- 1.5.1. Les autorisations d'instructeurs ou d'examineurs/ de testeurs sont suspendues ou retirées dans le cas où l'intéressé ne satisfait pas aux contrôles de maintien de compétence réglementaires.
- 1.5.2. L'Autorité se réserve le droit de retirer l'autorisation à tout détenteur qui ne remplit plus les conditions d'exercices des fonctions d'instructeur ou d'examineur/de testeur.

1.6. Obligations

Les instructeurs ou examinateurs/testeurs habilités sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur.



2. Conditions de délivrance initiale, renouvellement et prorogations

2.1. Instructeur

2.1.1. Délivrance initiale

Les conditions à remplir pour être instructeur de contrôleur de la circulation aérienne sont les suivantes :

1. être un contrôleur de la circulation aérienne opérationnel ;
2. avoir au moins cinq (05) ans d'expérience de contrôle au niveau du territoire du Sénégal à compter de la première Qualification. Cette durée peut être fixée à un (01) an pour les postulants ayant déjà obtenu une qualification d'instructeur délivrée par un autre Etat contractant.
3. avoir une ou plusieurs qualifications du centre concerné ;
4. avoir subi un stage de formation de base d'instructeur ;
5. avoir été proposé par son employeur.

2.1.2. Renouvellement et prorogation

Les conditions à remplir pour proroger ou renouveler une autorisation d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne sont les suivantes :

1. avoir ses qualifications valides ;
2. avoir effectué au moins deux (02) séances d'instruction dans les douze (12) derniers mois précédant la demande de prorogation ou de Renouvellement.
3. avoir suivi un stage de recyclage;
4. maintenir au moins le niveau 4 opérationnel de l'échelle OACI des compétences linguistiques en anglais.

2.2. Examineur/testeur

2.2.1. Délivrance initiale

Les conditions à remplir pour être examinateur/ testeur de contrôleur de la circulation aérienne sont les suivantes :

1. être un contrôleur de la circulation aérienne opérationnel ;
2. Avoir au moins cinq (05) ans d'expérience de contrôle au niveau du territoire du Sénégal à compter de la première qualification. Cette durée peut être fixée à un (01) an pour les postulants ayant déjà obtenu une autorisation d'examineur/testeur délivrée par un autre Etat contractant.
3. Avoir un agrément d'instructeur du centre concerné ;
4. avoir au moins une des qualifications du centre concerné ;
5. avoir subi un stage de formation de base d'examineur/testeur



2.2.2. Renouvellement et prorogation

Les conditions à remplir pour proroger ou renouveler une Autorisation d'examineur/de testeur de contrôleur de la circulation aérienne sont les suivantes :

1. avoir ses qualifications valides ;
2. avoir effectué au moins quatre (04) examens dans les douze (12) derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
3. maintenir au moins le niveau 4 opérationnel de l'échelle OACI des compétences linguistiques en anglais.



APPENDICE 12 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

1. Conditions de désignation des instructeurs de personnel navigant de cabine

Pour être instructeur de personnel navigant de cabine, le titulaire doit :

- a. avoir exercé la fonction de chef de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
- b. avoir suivi avec succès un stage d'instruction théorique et pratique homologué par l'Autorité ;
- c. avoir sa licence en état de validité et être à jour de tous les contrôles réglementaires de compétence ; dans le cas contraire l'instructeur est restreint à instruire au sol ;
- d. être proposé(e) par son employeur.

2. Conditions de prorogation ou renouvellement de la qualification d'instructeur du personnel navigant de cabine

Tout candidat au renouvellement de la qualification d'instructeur du personnel navigant de cabine doit :

- a. avoir effectué au moins deux (02) instructions au sol ou en vol durant la dernière année de validité de la qualification d'instructeur de personnel navigant de cabine;
- b. avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'Autorité pendant la période de validité de la qualification d'instructeur;
- c. avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence réglementaires ; dans le cas contraire l'intéressé est restreint à l'instruction au sol ;
- d. être proposé(e) par son employeur.

3. Délivrance et prorogation ou renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

3.1 Délivrance de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

Peuvent être nommés examinateurs de personnel navigant de cabine, les instructeurs qui ont au minimum deux (2) ans d'ancienneté en tant qu'instructeur.

3.2. Conditions de prorogation ou de renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

Le candidat qui sollicite une prorogation ou un renouvellement de son autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine doit avoir conduit au moins 2 évaluations en vol et/ou au sol dans les 12 derniers mois précédant la date d'expiration de l'autorisation précédente.

4. Validité de la qualification d'instructeur et de l'autorisation d'examineur

La qualification d'instructeur et l'autorisation d'examineur de personnel navigant de cabine sont valides pour 3 ans maximum



APPENDICE 13. EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS TMA

1. Instructeurs de technicien de maintenance d'aéronefs

1.1. Condition d'éligibilité

1.1.1. Âge

Le candidat a une qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir au moins 21 ans révolus.

1.1.2. Qualification/connaissance

Le postulant doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre titulaire d'un diplôme technologique ou scientifique (deuxième année d'études supérieures), ou d'une licence avec la catégorie B1, B2 ou C
- b) Avoir suivi avec succès une formation de formateur ou avoir une expérience pédagogique minimale de 6 mois.

Pour les instructeurs des catégories de base A et B3, le diplôme de niveau (baccalauréat) technologique ou scientifique est acceptable.

1.1.3. Expérience

1.1.3.1. formation de base

L'expérience technique est requise pour l'enseignement des sujets techniques inclus dans les modules de base 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

Le postulant doit démontrer une expérience de 3 ans minimum de pratique dans le domaine de la production ou de la maintenance aéronautique, en lien avec la catégorie ou sous-catégorie enseignée.

1.1.3.2. Formation au type

Pour enseigner la formation au type, le postulant doit démontrer la connaissance sur les sujets enseignés et satisfaire aux conditions suivantes :

- a) détenir la qualification au type en lien avec la catégorie ou sous-catégorie enseignée.
- b) avoir une expérience professionnelle d'au moins 5 années dans un organisme de production ou de maintenance aéronautique, en lien avec la catégorie ou sous-catégorie enseignée.

1.2. Privilèges

Les privilèges d'une qualification d'instructeur de TMA permettent de dispenser de l'instruction aux candidats à une licence de TMA ou à une qualification de type, dans un organisme de formation agréé, et à leur donner l'aval pour passer un test de connaissances ou de compétence. La qualification peut être spécifique à l'enseignement d'un ou de plusieurs modules.



1.3. Validité

La période de validité d'une qualification d'instructeur de TMA est de 3 ans maximum.

1.4. Prorogation

Une qualification d'instructeur de TMA qui n'est pas arrivée à expiration peut être prorogée si le titulaire prouve que dans les 12 mois précédant la date d'expiration, il a :

- a) effectué au moins deux (02) instructions dans le cadre d'un cours approuvé pour une licence ou une qualification de TMA ; ou
- b) suivi un cours de rafraîchissement accepté par l'Autorité.

1.5. Renouvellement

Si la qualification d'instructeur de TMA a expiré, le candidat doit effectuer un cours de rafraîchissement accepté par l'Autorité et un contrôle de compétence sous la supervision de l'Autorité.

2. Examineur désigné de TMA

2.1. Conditions d'éligibilité

2.1.1. Âge

Un candidat à une autorisation d'examineur désigné de TMA doit avoir au moins 23 ans révolus.

2.1.2. Qualification/connaissance

Le postulant doit suivre avec succès une formation d'examineur.

2.1.3. Expérience

2.1.3.1. Formation de base

Pour les modules techniques, le postulant doit avoir une expérience professionnelle dans le milieu de la maintenance aéronautique d'une durée minimale de cinq (5) ans.

Pour les modules généraux, se référer aux critères d'expériences techniques définis au §1.1.1.3.2

2.1.3.2. Formation au type

L'examineur doit remplir les conditions suivantes:

- a) avoir suivi avec succès une formation sur le type aéronef adapté à son niveau d'évaluation
- b) justifier de cinq (5) ans d'expérience professionnelle dans un organisme de maintenance ou de production aéronautique ;
- c) avoir une bonne connaissance des facteurs humains et une culture de la sécurité.

2.1.4. Compétences

Le candidat doit effectuer avec succès la conduite d'un test de compétences de TMA sous la supervision de l'Autorité.

2.2. 2.2 Privilèges

L'examineur est la personne en charge de la conformité des examens (création, validation et



correction) validant tout ou partie de la formation théorique en organisme de formation de base et/ou de type.

Il est aussi chargé de l'évaluation de l'aptitude du stagiaire lors de la formation pratique de base et/ou de type.

2.3. Maintien de compétences

Après la désignation, un examinateur désigné de TMA doit maintenir :

- ses compétences en suivant un cours de standardisation ; et
- sa licence en état de validité et la ou les qualification(s) sur la ou laquelle il est autorisé à exercer.

L'examineur désigné de TMA doit administrer au moins 2 tests de compétences durant la période de validité de son autorisation.

2.4. Prorogation

L'autorisation d'examineur désigné de TMA peut être prorogée si les performances de l'examineur au cours de la période de validité précédente de son autorisation ont été satisfaisantes. Il doit remplir les exigences décrites du §2.3 du présent appendice.

2.5. Renouvellement

Si l'autorisation d'examineur désigné de TMA est arrivée à expiration, le postulant au renouvellement doit remplir les exigences du §2.3 et réussir à une évaluation pratique sous supervision de l'Autorité



APPENDICE 14 : FORMULAIRE COMMUN POUR LES LICENCES DU PERSONNEL DELIVREES PAR VOIE ELECTRONIQUE

(Cf. Chapitre 5, Section 5.3)

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 ¹
	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 privileges appropriate to the licence; f=
	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;

¹ Des orientations sur l'âge maximal de la photographie figurent dans le *Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel* (Doc 9379). Les spécifications relatives aux photographies figurent dans le Doc 9303 (*Documents de voyage lisibles à la machine, Partie 3 — Spécifications communes à tous les DVLM*).



Electronic personnel licence		
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 ² , if any;
	XVd	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;
Additional Supplementary	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 ;

.² Se référer au RAS 01 Volume 3 relatif à la médecine aéronautique.



Licence électronique du personnel		
Général	I.	Nom de l'État (en caractères gras);
	II.	Titre de la licence (en caractères très gras);
	III.	Numéro de la licence, en chiffres arabes, donné par l'autorité ayant délivrer la licence;
Informations personnelles	IV.a.	Photographie du titulaire
	IV.b.	Nom complet du titulaire
	IV.c.	Date de naissance (jj-mm—aa) ;
	V.	Adresse du titulaire ;
	VI.	Nationalité du titulaire
	VII.	Signature scripturale du titulaire;
Autorité de délivrance	VIII.	Nom de l'Autorité
	IX.	Validité de la licence et autorisation du titulaire à exercer les privilèges appropriés;
	X.	Signature numérique du Directeur général ainsi que la date ;
	XI.a.	Sceau ou cachet de l'Autorité ;
	XI.b.	Date et heure de la dernière synchronisation avec le serveur de l'Autorité de délivrance des licences;
	XI.c.	Code lisible par machine pour récupérer les données d'authentification;
Qualifications	XII.	Les qualifications, p. ex. catégorie, classe, type d'aéronef, contrôle d'aérodrome, etc.;



Licence électronique du personnel		
Remarques	XIII.	Remarques, c'est-à-dire les approbations spéciales relatives aux limitations et aux approbations de privilèges, y compris une approbation des compétences linguistiques, et autres informations requises en vertu de l'article 39 de la Convention de Chicago;
	XIV.	Toute autre précision souhaitée par l'État de délivrance;
Evaluation médicale	XV.a.	Classe (1, 2, ou 3)
	XV.b.	Date d'expiration (jj-mm-aa) ;
	XV.c.	Limitations médicales spéciales, le cas échéant;
	XV.d.	D'autres informations associées à l'évaluation médicale déterminées par l'Autorité médicale;
Information supplémentaires	XVI.a.	Autres informations associées à la licence telles que déterminées par l'Autorité ;
	XVI.a.	Autres informations associées à la licence telles que déterminées par l'Autorité ;
	XVI.a.	Autres informations associées à la licence telles que déterminées par l'Autorité ;



SUPPLEMENT : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

1.1 Niveaux expert, avancé et fonctionnel

NIVEAU	<i>PRONONCIATION</i> Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	<i>STRUCTURE</i> Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche.	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
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 point. 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 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, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (parlers ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.



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 quelquefois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	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 en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	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'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.
<i>Les niveaux 1, 2 et 3 figurent à la page suivante.</i>						



1.2 Niveaux préfonctionnel, élémentaire et préélémentaire

NIVEAU	<i>PRONONCIATION</i> Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	<i>STRUCTURE</i> Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche.	<i>VOCABULAIRE</i>	<i>AISANCE</i>	<i>COMPRÉHENSION</i>	<i>INTERACTION</i>
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 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 efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu.	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.
Élémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent habituellement à la facilité de 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, 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 expressions 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 minimal de compétence linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, élémentaire et préfonctionnel (1 à 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 servira de référence pour la formation et l'évaluation des candidats et permettra de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.