

ARRETE N° 00734 / MINT DU 07 JUIN 2005

relatif aux licences et qualifications des personnels de l'aéronautique civile.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu la Constitution ;
- Vu la convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
- Vu la loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 98/152 du 24 juillet 1998 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
- Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du Gouvernement ;
- Vu le décret n° 2004/322 du 08 décembre 2004 portant formation du Gouvernement ;
- Vu le décret n° 2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique ;

ARRETE :

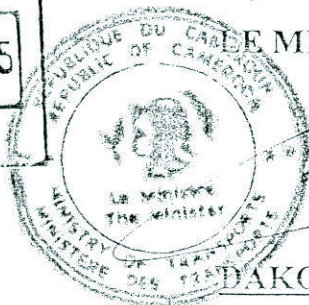
Article 1er : Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance, de renouvellement, de prorogation et de validation des licences et qualifications des personnels de l'aéronautique civile ainsi que les privilèges qui leur sont attachés.

Article 2 : Les équivalences civiles des documents détenus par le personnel militaire en activité sont délivrées après avis du Ministre chargé de la Défense.

Article 3 : Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais.



YAOUNDE, LE 07 JUIN 2005



LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

DAKOLE DAISSALA

**ANNEXE A L'ARRETE N° 00738/MINT DU 07 JUIN 2005
RELATIF AUX LICENCES
ET QUALIFICATIONS DES PERSONNELS
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE.**

TABLE DES MATIERES

Chapitre 1 : Définitions et règles générales

1.1 Définitions	7
1.2 Délivrance des licences et des qualifications.....	14
1.2.1 Conditions de délivrance.....	14
1.2.2 Autorisation d'exercer les fonctions de membre de l'équipage de conduite	15
1.2.3 Méthode de validation d'une licence étrangère	15
1.2.4 Privilèges du titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation	16
1.2.5 Aptitudes physique et mentale	16
1.2.6 Validité des licences et des qualifications	16
1.2.7 Usage des substances psychoactives.....	17
1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréée.....	17
1.2.9 Compétences linguistiques	17
1.2.10 Format et caractéristique des licences	18
1.2.11 Dispositions relatives aux contrôles	19
1.2.12 Retrait de la licence et restriction de son champ d'application	19
1.2.13 Conditions exigées pour la délivrance de la licence par Équivalence.....	20

Chapitre 2 : Licences et Qualifications de type et de classe des pilotes

2.1 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de pilote.....	20
2.1.1 Conditions générales de délivrance des licences	20
2.1.2 Qualification de catégorie.....	21
2.1.3 Qualifications de type et de classe.....	21
2.1.4 Cas où les qualifications de type et de classes sont nécessaires	22
2.1.5 Conditions exigées pour la délivrance des qualifications de classe et de type.....	22
2.1.6 Utilisation des simulateurs de vol pour les démonstrations d'habileté.....	28
2.1.7 cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire.....	28
2.1.8 Cas où une autorisation d'assurer l'instruction est nécessaire.....	28
2.1.9 Prise en compte du temps de vol.....	28
2.1.10 Limitation des privilèges d'un pilote ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction de privilège des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans.....	29
2.2 Élève pilote	29
2.2.1 Carte de stagiaire	29
2.2.2 Vol en solo	29
2.2.3 Aptitudes physique et mentale	30
2.2.4 Conditions pour obtenir la carte de stagiaire.....	30



2.3 Licence de pilote privé	30
2.3.1 Conditions exigées pour la délivrance de la licence pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable.....	30
2.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	32
2.3.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion.....	32
2.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère	33
2.3.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à Sustentation motorisé	34
2.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable.....	36
2.4 Licence de pilote professionnel	37
2.4.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable.....	37
2.4.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	39
2.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion	39
2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère.....	41
2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à Sustentation motorisée.....	42
2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable.....	42
2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion.....	43
2.5.1 Conditions générales de délivrance de la licence.....	43
2.5.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	44
2.5.3 Expérience.....	45
2.5.4 Instruction de vol.....	45
2.6 Licence de pilote de ligne.....	45
2.6.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée	45
2.6.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	48
2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion	49
2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère.....	50
2.6.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie	



Aéronef à Sustentation motorisée.....	50
2.7 Qualification de vol aux instruments	51
2.7.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable.....	51
2.7.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	53
2.7.3 Expérience.....	53
2.7.4 Instruction de vol.....	53
2.8 Qualification d'instructeur de vol pour avion, dirigeable, hélicoptère et aéronef à sustentation motorisée.....	54
2.8.1 catégories d'instructeurs de vol.....	54
2.8.2 Conditions exigées de délivrance des qualifications pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable.....	54
2.8.3 Privilèges du titulaire d'une des qualifications d'instructeur de vol et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	55
2.8.4 Instruction sur simulateur.....	56
2.8.5 Prise en compte au titre de qualifications complémentaires.....	56
2.8.6 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification.....	56
2.8.7 Instructeur FI.....	56
2.8.8 Qualification d'instructeur de qualification de type.....	59
2.8.9 Qualification d'instructeur de qualification de classe (avions mono pilotes).....	61
2.8.10 Qualification d'instructeur de vol aux instruments.....	62
2.8.11 Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol.....	63
2.9 Examineur.....	64
2.9.1 Fonctions.....	64
2.9.2 Généralités.....	64
2.9.3 Validité.....	65
2.9.4 Examineur de vol.....	65
2.9.5 Examineur de qualification de type.....	65
2.9.6 Examineur de qualification de classe avion.....	66
2.9.7 Examineur de qualification de vol aux instruments.....	66
2.9.8 Examineur sur entraîneur synthétique de vol.....	66
2.9.9 Examineur d'instructeur en vol.....	66
2.10 Licence pilote planeur.....	66
2.10.1 Conditions de délivrance de la licence.....	66
2.10.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	68
2.11 Licence de pilote de ballon libre.....	69
2.11.1 conditions de délivrance de la licence.....	69
2.11.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	71



**Chapitre 3 : Licences et qualifications des membres d'équipage
de conduite autres que les pilotes**

3.1 Règles générales relatives aux licences de navigateur et de mécanicien navigant.....	71
3.1.1 Conditions à remplir	71
3.1.2 Connaissances, expérience et habileté.....	71
3.2 Licence de navigateur.....	71
3.2.1 Conditions exigées pour la délivrance de la licence	71
3.2.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	73
3.3 Licence de mécanicien navigant	74
3.3.1 Conditions exigées pour la délivrance de la licence	74
3.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	76
3.3.3 Qualification d'instructeur	77
3.3.4 Qualification d'examineur	77
3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant	78

**Chapitre 4 : Licences et qualification du personnel autre que
les membres d'équipage de conduite**

4.1 Règles générales relatives aux licences et aux qualifications des personnels autres que les membres d'équipage de conduite.....	78
4.1.1 Obligation de requérir la licence	78
4.1.2 Indications sur la licence	79
4.1.3 Autorisation exceptionnelle	79
4.1.4 Conditions d'âge, de connaissance et d'expérience	79
4.1.5 Autorisations spéciales	80
4.2 Licence Technicien de maintenance d'aéronef.....	80
4.2.1 Technicien d'aéronef	80
4.2.2 Contrôleur de maintenance d'aéronef	82
4.2.3 Qualifications de spécialistes en maintenance des aéronefs	83
4.3 Licence de contrôleur de la circulation aérienne.....	84
4.3.1 Conditions exigée pour la délivrance de la licence par équivalence	84
4.3.2 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.....	86
4.3.3 Instructeur.....	90
4.3.4 Qualification examinateur.....	91
4.4 Licence d'agent technique d'exploitation.....	92



4.4.1 Conditions de délivrance de la licence.....	92
4.4.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	95
4.5 Licence d'opérateur radio de station aéronautique.....	95
4.5.1 Conditions de délivrance de la licence.....	95
4.5.2 Privilèges de l'opérateur radio de station aéronautique et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.....	96
4.6 Personnel de météorologie aéronautique.....	96
APPENDICE.....	97



CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES

1.1 Définition

Pour l'application de la présente annexe, les termes et expressions ci-dessous sont employés avec les acceptations suivantes :

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef à sustentation motorisée : Aérodyne capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.

Aéronef devant être exploité par un copilote : Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le certificat de transporteur aérien.

Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote (aéronef monopilote) : Type d'aéronef dont l'Etat du Cameroun a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

Aéronef multipilote : Type d'aéronef dont l'Etat du Cameroun a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

Attestation médicale : Document établi par un Etat et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale. Cette attestation est délivrée à la suite d'une évaluation, faite par le service de délivrance des licences, du rapport présenté par le médecin examinateur désigné qui a procédé à l'examen du candidat à ladite licence.

Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avionique de bord : Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.

Aérostat : Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Ballon : Aérostat non entraîné par un organe moteur.

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



Certifier en état de navigabilité : Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Classe d'aéronef : Regroupement de types d'aéronef à l'intérieur d'une même catégorie d'aéronef selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes. Un aéronef peut appartenir à plusieurs classes.

Compétence : Combinaison d'habiletés, de connaissances et d'attitudes requises pour exécuter une tâche selon la norme prescrite.

Conclusions de médecins agréés : conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par l'Autorité Aéronautique pour connaître le cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tout autre expert dont l'avis est nécessaire.

Contrôle de compétence : Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler les qualifications et comportant tout examen susceptible d'être exigé par l'examineur.

Contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification : Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.

Copilote : Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

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

Critères de performance : Exposé simple permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré et description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.

Dirigeable : Aérostat entraîné par un organe moteur.

Données de navigabilité (Airworthiness data) : toute information nécessaire pour assurer que l'aéronef ou l'élément d'aéronef peut être maintenu dans un état tel que la navigabilité de l'aéronef ou le bon fonctionnement des éléments opérationnels et de secours suivant le cas sont assurés.

Double commande : Instruction de pilotage en vol donnée par un pilote qualifié à un élève titulaire d'une licence de pilote ou d'une carte de pilote stagiaire.

Élément d'aéronef (Aircraft Part, Aircraft Components) : tout élément constituant d'un aéronef jusqu'à et y compris un groupe propulseur complet et/ou tout équipement opérationnel de secours.



Élément de compétence : Action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites, et un aboutissement observable.

Évaluateur médical : Médecin compétent et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique, qui évalue les rapports médicaux soumis au service de délivrance des licences par les médecins examinateurs.

Epreuve pratique d'aptitude : Démonstration de l'aptitude effectuée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification, et comprenant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

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

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

Examineur : Personne désignée par l'Autorité Aéronautique pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves des examens théoriques et pratiques prévus par le présent arrêté.

Formation homologuée : Formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par l'Autorité Aéronautique, et qui, dans le cas des membres d'équipage de conduite, est donnée par un organisme de formation agréé.

Gestion des erreurs : Processus consistant à déceler les erreurs et y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter, et à atténuer la probabilité d'erreurs et de situation indésirables de l'aéronef.

Gestion des menaces : Processus consistant à déceler les menaces et y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter, et à atténuer la probabilité d'erreurs et de situation indésirables de l'aéronef.

Grave : Dans le contexte des dispositions médicales de l'arrêté n° 00734/MINT du 07 juin 2005 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité des vols.

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.

Hélistation : Hélistation comprend hélistation et hélisurface.

Instructeur : Instructeur possédant la ou les qualifications prescrites pour délivrer une instruction ou effectuer un contrôle.

Inspection (Inspection) : examen d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour établir sa conformité à une définition approuvée.



Maintenance (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 de tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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 Aéronautique pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitudes physiques et mentales sont prescrites.

Menace : Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence de l'équipage de conduite, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

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 le temps de vol.

Modification (Modification) : changement apporté à un aéronef/élément d'aéronef par inspection et remplacement, en conformité avec des normes approuvées.

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 fixé par l'autorité compétente.

Organisme de formation agréé : Organisme agréé par l'Autorité Aéronautique pour assurer la formation des personnels aéronautique et fonctionnant sous la supervision de celle-ci.

Organisme de formation accepté : Organisme de formation agréé par un autre Etat et acceptée par l'Autorité Aéronautique.

Organisme de maintenance agréé : Organisme agréé par l'Autorité Aéronautique pour effectuer la maintenance des aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de celle-ci.

Organisme de maintenance accepté : Organisme de maintenance agréé par un autre Etat et accepté par l'Autorité Aéronautique.

Personnel de certification « Personnel habilité à prononcer l'approbation pour remise en service » (Certifying staff) : personnel autorisé, par l'organisme de maintenance agréé et suivant une procédure acceptable pour l'Autorité Aéronautique, à prononcer l'approbation pour la remise en service de l'aéronef ou des éléments d'aéronef.

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

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.



Pilote commandant de bord sous supervision : Copilote remplissant les tâches et fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable par l'Autorité Aéronautique.

Pilote privé : pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Pilote professionnel : pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

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

Plan de vol : Ensemble des renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation arienne.

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.

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.

Qualification : Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propre à cette licence.

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

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.

Réparation (Repair) : Remise en état de bon fonctionnement d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, en conformité avec des normes approuvées.

Révision (Overhaul) : Contrôle ou remplacement d'éléments d'aéronef, en conformité avec une norme approuvée, pour prolonger la durée de vie opérationnelle d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef.

Signer une fiche de maintenance : Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables.

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



- *Simulateur de vol*, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
- *Entraîneur de procédures de vol*, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- *Entraîneur primaire de vol aux instruments*, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Stagiaire : Détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par l'exploitant ou par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage comme navigant à l'entraînement pour une spécialité donnée (pilote, navigateur, mécanicien, radionavigant).

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

Susceptible : Dans le contexte des dispositions médicales de l'arrêté n° 00734/MINT du 07 juin 2005 : qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.

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

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

Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Autorité aéronautique.

Temps de vol – avions : Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Ce temps, encore appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale » est compté à partir du moment où l'aéronef quitte le point d'embarquement jusqu'au moment où il s'arrête au point de débarquement.

Temps de vol – hélicoptères : Total du temps décompté depuis le moment où les pâles 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 pâles de rotor sont arrêtées.

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



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

Temps de vol sur planeur : Total de temps de vol sur planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

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

Travail en équipage : Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'autorité du pilote commandant de bord.

Travaux de maintenance (Maintenance) : Travaux de contrôle, de révision, de modification et de réparation, correction des défauts, ainsi que l'échange d'éléments d'aéronef. La visite prévol n'est pas considérée comme du travail de maintenance.

Type d'Aéronef : 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.

Visite prévol (Preflight Check) : Inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré. Elle ne comprend pas la correction des défauts.

Unité de compétence : Fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.

Usage des substances qui posent des problèmes : Usage par le personnel aéronautique d'une ou plusieurs substances psychoactives qui est tel :

- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien être d'autrui ; et/ou
- b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

Validation (d'une licence) : Mesure prise par l'Etat du Cameroun quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre Etat la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.

Vol de transport commercial : Vol de transport de passagers, de fret ou de la poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Vol sur campagne : Vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.



1.2 Délivrance des licences et des qualifications

1.2.1 Conditions de délivrance

1.2.1.1 Les licences et les qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux postulants ayant été préalablement admis dans les centres de formations agréés ou acceptés par l'Autorité Aéronautique.

1.2.1.2 Les différents documents délivrés par l'Autorité Aéronautique sont les suivants :

- a) Carte de stagiaire pour élève pilote ;
- b) Licences de pilote
 - (i) pilote privé avion ou hélicoptère,
 - (ii) pilote professionnel avion ou hélicoptère,
 - (iii) pilote de ligne avion ou hélicoptère,
 - (iv) pilote de planeur,
 - (v) pilote de ballon libre,
 - (vi) pilote de dirigeable ;
- c) licence de navigateur ;
- d) licence de mécanicien navigant ;
- e) licence d'opérateur radio de station aéronautique ;
- f) licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- g) licence de technicien de maintenance d'aéronef ;
- h) licence d'agent technique d'exploitation ;
- i) licence de parachutiste ;

1.2.1.3 L'Autorité Aéronautique délivre les qualifications suivantes aux pilotes :

- a) Qualification de classe avion ou hélicoptère ;
- b) Qualification de type avion ou hélicoptère ;
- c) Qualification aux instruments ;
- d) Qualification d'instructeur ;
- e) Qualification d'examineur.

1.2.1.4 L'Autorité Aéronautique délivre les qualifications suivantes aux mécaniciens navigants :

- a) avion ;
- b) Instructeur ;
- c) Examineur.

1.2.1.5 L'Autorité Aéronautique délivre les qualifications suivantes aux contrôleurs de la circulation aérienne :

- a) Contrôleur de la circulation d'aérodrome;
- b) Contrôleur d'approche;
- c) Contrôleur régional;
- d) Contrôleur radar ;



- e) Instructeur ;
- f) Examineur.

1.2.1.6 L'Autorité Aeronautique délivre les qualifications suivantes aux techniciens de maintenance des aéronefs :

- a) Cellule ;
- b) Moteur ;
- c) Hélices ;
- d) Avionique ;
- e) Instruments ;
- f) Accessoires.
- g) Instructeur ;
- h) Calculateur de vol ;
- i) Examineur.

1.2.1.7 Réserve

1.2.1.8 Les autorisations suivantes sont délivrées par l'Autorité Aeronautique :

- a) Autorisation de pilotage Cat. II;
- b) Autorisation de pilotage Cat. III;
- c) Autorisation de pilotage RVSM;
- d) Autorisation spéciale pour les pilotes;
- e) Autorisations spéciales pour les mécaniciens navigants;
- f) Autorisation d'inspection pour les mécaniciens d'aéronefs;
- g) Autorisation spéciale pour les mécaniciens d'aéronef ;
- h) Autorisation d'inspection pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

1.2.2 Autorisation d'exercer

1.2.2.1 Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef, de mécanicien d'aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, d'agent technique d'exploitation, d'opérateur radio de station aéronautique et/ou de parachutiste, s'il n'est titulaire d'une licence et d'une qualification en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicables aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.2.2 Pour les aéronefs immatriculés au Cameroun, La licence du membre de l'équipage de conduite doit avoir été délivrée ou validée par l'Autorité Aeronautique.

1.2.3 Méthode de validation d'une licence

1.2.3.1 Il peut être reconnu à une licence délivrée par un autre Etat la même valeur qu'à l'une des licences définies au présent règlement, pour une période déterminée. La validation est accordée par l'Autorité Aeronautique sous réserve que le candidat ne soit ni révoqué ni suspendu par l'Etat qui lui a délivré sa licence et qu'il soit capable de comprendre, de parler et d'écrire au moins la langue



anglaise. L'Autorité Aéronautique peut désigner un groupe d'experts chargés d'émettre en son nom les avis correspondants.

1.2.3.2 La validation d'une licence délivrée par un autre Etat se fait sous la forme d'une autorisation appropriée qui doit être jointe à la licence de base. L'autorisation doit préciser les privilèges de la licence à accepter comme équivalents lorsque l'Autorité Aéronautique restreint l'autorisation à des privilèges donnés. La validité de cette autorisation ne doit dépasser 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.

1.2.3.3 Avant de délivrer l'autorisation objet de 1.2.3.2, l'Autorité Aéronautique doit demander au préalable confirmation de la validité de la licence auprès de l'Etat qui l'a délivrée.

1.2.4 Privilèges du titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation

Le titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation ne doit exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par cette licence et cette qualification et s'il conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par le présent règlement.

1.2.5 Aptitude physique et mentale

1.2.5.1 Le candidat à une licence doit obtenir une attestation d'aptitude physique et mentale justifiant qu'il satisfait aux conditions médicales fixées par l'arrêté n° 00734/MINT du 07 juin 2005.

1.2.5.2 Sauf dans les cas prévus dans l'arrêté suscité, les membres d'équipage de conduite et les contrôleurs de la circulation aérienne ne doivent exercer les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

1.2.6 Validité des licences et des qualifications

1.2.6.1 Tout titulaire de licence ne peut exercer les privilèges afférents à cette licence ou à une qualification que s'il conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies à cet effet.

1.2.6.1.1 L'Autorité Aéronautique doit s'assurer que les autres Etats sont en mesure de vérifier la validité des licences qu'elle délivre.

Note 1 : Le maintien du niveau de compétence des équipage de conduite des aéronefs de transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétences prévus par les arrêtes n° 731 et 724/MINT du 07 juin 2005.

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

Note 3 : Les membres d'équipage de conduite peuvent, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'Autorité Aéronautique.



1.2.6.2 La validité des licences délivrées par l'Autorité Aéronautique est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et de l'attestation médicale.

1.2.6.3 Le document de licence est délivré pour une période de six ans. Au cours de cette période, la licence est ré-émise par l'Autorité Aéronautique :

- a) après la première délivrance ou le renouvellement d'une qualification;
- b) lorsque la rubrique XII de la licence est complète et qu'il ne reste plus de place disponible;
- c) pour toute autre raison administrative;
- d) sur appréciation de l'Autorité Aéronautique lorsqu'une qualification est prorogée.

1.2.6.4 Dans le cas d'une ré-émission, les qualifications en état de validité sont reportées par l'Autorité Aéronautique sur la nouvelle licence.

1.2.6.4 Tout titulaire de licence doit faire la demande de ré-émission de sa licence auprès de l'Autorité Aéronautique.

1.2.7 Usage de substances psychoactives

1.2.7.1 Les titulaires de licences qui font l'objet de la présente annexe ne doivent exercer ni les privilèges de leurs licences ni les qualifications connexes, s'ils se trouvent sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges de façon correcte et sûre.

1.2.7.2 Les titulaires des licences prévus dans le présent règlement ne doivent faire aucun usage de substances qui pose des problèmes.

1.2.7.3 Réserve

1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé

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

1.2.8.2 Les organismes de formation désirant dispenser la formation requise pour la délivrance de licence et des qualifications associées et les organismes de formation aux qualifications de type désirant dispenser la formation pour la seule délivrance de qualifications de type aux titulaires d'une licence doivent être approuvés par l'Autorité Aéronautique.

1.2.9 Compétences linguistiques

1.2.9.1 Les pilotes d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères et d'aéronefs à sustentation motorisée et les navigateurs devant utiliser le radiotéléphone de bord, doivent prouver leur capacité à parler et à comprendre la langue utilisée dans les communications radiophoniques.



Note : Conformément à l'article 42 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, le paragraphe 1.2.9.1 ne s'applique pas aux membres du personnel dont la licence a été initialement délivrée avant le 05 mars 2004 mais il s'applique en tout cas aux membres dont la licence demeure valide après le 5 mars 2008.

1.2.9.2 Les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver leur capacité à parler et à comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

1.2.9.3 Réserve

1.2.9.4 A compter du 5 mars 2008, les pilotes d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères et d'aéronefs à sustentation motorisée, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique devront prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques fixées par une instruction de l'Autorité Aéronautique.

1.2.9.5 Réserve

1.2.9.6 A compter du 5 mars 2008, les compétences linguistiques des pilotes d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères et d'aéronefs à sustentation motorisée, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontrée est inférieur au niveau expert (niveau 6) devront être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontrée.

1.2.9.7 Réserve

1.2.10 Format et caractéristiques des licences

Les licences du personnel délivrées par l'Autorité Aéronautique doivent avoir les caractéristiques ci-après.

1.2.10.1 Contenu

Les licences du personnel comporte les éléments indiqués ci-après :

- I) Nom de l'Etat (en caractères gras) ;
- II) Désignation de la licence (en caractères très gras) ;
- III) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée ;
- IV) Nom et prénoms du titulaire ;
- IVa) Date et lieu de naissance ;
- V) Adresse du titulaire ;
- VI) Nationalité du titulaire ;
- VII) Signature du titulaire ;
- VIII) Service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée ;
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence ;
- X) Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance ;



- XI) Cachet ou sceau du service délivrant la licence :
- XII) Qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc. ;
- XIII) Observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, et, à compter du 5 mars 2008 annotations relatives aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago ;
- XIV) Tout autre détail jugé utile par l'Autorité Aéronautique.

1.2.10.2 Matière

Le papier ou tout autre support comme le plastique est destiné à empêcher ou à révéler facilement tout effacement ou modification. Tout ajout ou suppression dans le document, sauf par des personnes dûment habilitées doit être expressivement autorisé par l'Autorité aéronautique.

1.2.10.3 Couleur

Les supports des licences délivrées en application de cette annexe sont de couleur blanche.

1.2.10.4 Langue

Les licences délivrées conformément au présent règlement sont en français et en anglais.

1.2.11 Dispositions relatives aux contrôles

1.2.11.1 L'Autorité Aéronautique habilite et désigne en tant qu'examineur des personnes intègres dûment qualifiées qui feront passer en son nom les épreuves pratiques d'aptitudes et les contrôles de compétence définies dans le présent règlement. Les responsabilités et les privilèges des examinateurs sont communiqués individuellement par écrit à ces derniers par l'Autorité Aéronautique.

1.2.11.2 Avant de passer une épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification, le candidat doit avoir réussi l'examen des connaissances théoriques correspondant. Des exceptions peuvent être faites par l'Autorité Aéronautique selon des conditions déterminées par instruction de l'Autorité Aéronautique.

1.2.12 Retrait de la licence et restriction de son champ d'application

L'Autorité Aéronautique, suite à un conseil de discipline, peut ordonner le retrait provisoire ou définitif d'une licence ou la limitation de son champ d'application :

- a. Si le titulaire ne répond plus aux conditions prévues ;
- b. S'il se montre incapable de continuer à exercer son activité;
- c. S'il est établi qu'il a fourni de fausses indications lors de l'examen médical ou qu'il a dissimulé des faits essentiels;
- d. S'il ne possède pas les connaissances et capacités nécessaires, notamment s'il ne réussit pas l'examen de contrôle prévu ;



e. S'il a violé des dispositions du droit aérien.

1.2.13 Conditions exigées pour la délivrance de la licence par équivalence

Pour obtenir une licence par équivalence, le candidat doit être titulaire d'une licence équivalente obtenue dans un Etat membre contractant de l'OACI ou d'un brevet militaire correspondant. Il doit en outre satisfaire aux conditions complémentaires exigées par instruction de l'Autorité Aéronautique pour se conformer aux dispositions du présent règlement qui lui sont applicables.

CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE DES PILOTES

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

2.1.1 Conditions générales de délivrance des licences

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

- a) avion ;
- b) dirigeables d'un volume supérieure à 4600 mètres cubes ;
- c) hélicoptère ;
- d) planeur ;
- e) ballon libre ;
- f) aéronef à sustentation motorisée.

2.1.1.2 La catégorie d'aéronef doit être incluse dans la désignation de la licence.

2.1.1.2.1 Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une licence pour une autre catégorie d'aéronef, l'Autorité Aéronautique doit délivrer une licence de pilote supplémentaire pour la catégorie sollicitée.

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

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

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



Jusqu'au 10 mars 2011, l'Autorité Aéronautique peut porter sur une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère une qualification applicable à un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. L'annotation de la qualification doit indiquer que l'aéronef fait partie de la catégorie d'aéronef à sustentation motorisée. La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef à sustentation motorisée doit être reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tenir compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et porter sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

2.1.2 Qualification de catégorie

Réservé

2.1.3 Qualifications de classe et de type

2.1.3.1 Qualification de classe

2.1.3.1.1 L'Autorité Aéronautique délivre les qualifications de classe avion suivantes pour les avions monopilote n'exigeant pas de classification de type :

- a) avions terrestres monomoteurs à piston ;
- b) hydravions monomoteurs à piston ;
- c) avions terrestres monomoteurs turbopropulseur ;
- d) hydravions monomoteurs turbopropulseur ;
- e) avions terrestres multimoteurs à piston ;
- f) hydravion multimoteur à piston.

2.1.3.1.2 Réserve

2.1.3.1.3 La liste des qualifications de classe est fixée par instruction du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique.

2.1.3.2 Qualification de type

2.1.3.2.1 Des qualifications de type sont établies pour :

- a) les aéronefs certifiés pour être exploités par un équipage de conduite d'au moins deux pilotes;
- b) les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisée certifiés pour être exploités par un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe n'ait été délivrée en vertu de 2.1.3.1.1 ;
- c) tout aéronef pour lequel l'Autorité Aéronautique le juge nécessaire.

Note : Une qualification de type commune ne doit être établie que pour des aéronefs possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manoeuvrabilité.

2.1.3.2.2 L'Autorité Aéronautique délivre les qualifications de type avion pour :



- a) les avions lourds ;
- b) les avions terrestres régionaux turbopropulseur;
- c) les avions certifiés pour être exploités par un équipage de conduite d'au moins deux pilotes;
- d) chaque type d'avion dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote et utilisé en transport aérien commercial ;
- e) tout type d'avion pour lequel l'Autorité Aéronautique le juge nécessaire.

2.1.3.2.3 Pour l'établissement des qualifications de type hélicoptère, les facteurs suivants doivent être considérés :

- a) le certificat de type ;
- b) les caractéristiques d'assistance ;
- c) l'équipage de conduite minimal certifié ; et
- d) le niveau de technologie.

2.1.3.2.4 La liste des qualifications de type avion et la liste des qualifications de type hélicoptère sont fixées par instruction de l'Autorité Aéronautique

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

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

2.1.4.1 Le titulaire d'une licence de pilote ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion ou d'hélicoptère s'il ne détient une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou suit une formation en vol.

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

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

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

2.1.5.1 Epreuve pratique d'aptitude

Les qualifications de type et de classe sont délivrées après une épreuve pratique d'aptitude.

2.1.5.2 Qualification de classe



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

2.1.5.3 Qualification de type

2.1.5.3.1 *Qualification de type au titre de 2.1.3.2a)*

Le candidat doit :

- a) avoir acquis, sous la surveillance 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 de vol ;
 - procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
 - s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approches interrompues et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes ; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérification ;
- 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 de type considéré ;
- c) avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par l'Autorité Aéronautique sur la base de 3.4.1.2 et 3.7.1.2, selon le cas.

2.1.5.3.2 *Qualification de type au titre de 2.1.3.2b) ou c)*

Le titulaire doit prouver 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 de type considéré.

2.1.5.4 Changement d'une variante à une autre

Pour passer d'une variante à une autre, d'un type d'avion ou d'hélicoptère relevant d'une même qualification de type ou de classe, une formation supplémentaire aux différences ou une familiarisation, dans des conditions ci-après définies sont requises. Si aucun vol n'a été effectué sur la variante de cet aéronef depuis deux (2) ans, une formation supplémentaire aux différences ou un contrôle de compétence est requis.

2.1.5.4.1 Une formation aux différences est exigée :

- a) quand l'utilisation d'une autre variante d'un avion/hélicoptère du même type ou l'utilisation d'un autre type de la même classe d'avion que ceux déjà utilisés, ou



- b) quand des modifications des équipements et/ou des procédures par rapport aux types ou aux variantes déjà utilisées,

requièrent un complément de connaissances et de formation au moyen d'un outil de formation approprié.

2.1.5.4.2 Une familiarisation est exigée :

- a) quand l'utilisation d'un autre avion/hélicoptère du même type ou d'une variante, ou
- b) quand des modifications des équipements et/ou des procédures par rapport aux types ou aux variantes déjà utilisées,

requièrent un complément de connaissance.

La mention des formations aux différences et du contrôle de compétence doit être portée sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent et signé par un instructeur ou un examinateur agréé par l'Autorité Aéronautique selon le cas.

2.1.5.5 Validité, prorogation et renouvellement des qualifications de type avion/hélicoptère et de classe avion

2.1.5.5.1 Validité

2.1.5.5.1.1 Les qualifications de type avion/hélicoptère et les qualifications de classe avion multimoteur ont une validité d'un an à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration en cas de prorogation au cours de la période de validité.

2.1.5.5.1.2 Les qualifications de classe avion monopilote, monomoteur ont une validité de 2 ans à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elle a été prorogée au cours de la période de validité.

2.1.5.5.2 Prorogation

2.1.5.5.2.1 Pour proroger une qualification de type avion/hélicoptère ou une qualification de classe multimoteur d'avion, le candidat doit effectuer :

- a) pour les avions : un contrôle de compétence sur un avion ou un simulateur de vol du type ou de la classe correspondant dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ;
- b) pour les hélicoptères : au moins deux heures en tant que pilote sur un hélicoptère de type correspondant au cours de la période de validité de la qualification.

2.1.5.5.2.2 Si le candidat détient une qualification de vol aux instruments, sa prorogation doit être combinée avec les exigences de prorogation des qualifications de type/classe.



2.1.5.5.2.3 Pour proroger une qualification de classe monomoteur à piston le candidat doit, selon le cas, sur avion monomoteur à piston :

- a) dans les trois mois précédant l'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur autorisé, selon le cas sur un avion monomoteur à piston.
- b) dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification :
 - 1) avoir effectué sur avion monomoteur à piston 12 heures de vol incluant 6 heures en qualité de commandant de bord et 12 décollages et 12 atterrissages, et
 - 2) avoir effectué un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur de vol. Ce vol peut être remplacé par un contrôle en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour n'importe quel(le) type/classe d'avion.

2.1.5.5.2.4 Pour proroger une qualification de classe avion monomoteur à turbopropulseur, le candidat doit, dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir un contrôle de compétence avec un examinateur autorisé sur la classe d'avion appropriée.

2.1.5.5.2.5 Pour les hélicoptères monomoteur à piston dont la liste est fixée par instruction du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, le contrôle de compétence fixé en 2.2.4.6.2.1a) ci-dessus doit montrer que le candidat a effectué au moins deux heures de vol comme commandant de bord sur les autres types au cours de la période de validité pendant laquelle le contrôle de compétence doit être fait.

2.1.5.5.2.6 Le candidat qui ne parvient pas à passer avec succès toutes les parties du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de type ne doit exercer les privilèges liés de cette qualification jusqu'à ce qu'un nouveau contrôle de compétence soit passé avec succès.

2.1.5.5.2.7 Qualifications expirées : renouvellement

- a) Si la validité d'une qualification de type avion/hélicoptère ou d'une qualification de classe avion multimoteur a expiré, le candidat doit se conformer à toutes les conditions de formation en vue d'un réentraînement décidé par l'Autorité Aéronautique. La qualification sera valide à partir de la date où les conditions de renouvellement ont été remplies.
- b) Si la validité d'une qualification de classe avion monopilote monomoteur a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude.

2.1.5.6 Qualification de type avion multipilote

Tout candidat à l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit :

- a) suivre une formation homologuée ;
- b) avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avion ;
- c) être titulaire d'une qualification de vol aux instruments en état de validité;
- d) avoir reçu une formation de travail en équipage;
- e) avoir démontré que le niveau de connaissances théoriques correspond à celui d'un pilote de ligne.



2.1.5.7 Qualification de type hélicoptère multipilote

Tout candidat à l'obtention d'une première qualification de type d'hélicoptère multipilote doit :

- a) avoir suivi une formation homologuée ;
- b) avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère;
- c) avoir reçu une formation de travail en équipage ;
- d) pour les qualifications de type incluant la qualification de vol aux instruments, avoir démontré que le niveau de connaissances théoriques correspond à celui d'un pilote professionnel ou d'un pilote de ligne selon le cas.

2.1.5.8 Qualification de type avion monopilote

Tout candidat à une première qualification de type sur avion multimoteur monopilote doit :

- a) avoir suivi une formation homologuée ;
- b) avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord sur avion multimoteur ;
- c) pour les qualification de type incluant la qualification de vol aux instruments, avoir démontré que le niveau de connaissances théoriques correspond à celui d'un pilote professionnel ou d'un pilote de ligne selon le cas.

2.1.5.9 Qualification de type hélicoptère monopilote

Tout candidat à l'obtention d'une première qualification d'hélicoptère monopilote doit :

- a) avoir suivi une formation homologuée ;
- b) avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère ;
- c) pour les qualification de type incluant la qualification de vol aux instruments, avoir démontré que le niveau de connaissances théoriques correspond à celui d'un pilote professionnel ou d'un pilote de ligne selon le cas.

2.1.5.10 Qualification de classe

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

2.1.5.11 Qualification de type et de classe - Formation théorique et en vol

2.1.5.11.1 Formation théorique et contrôle des connaissances



2.1.5.11.1.1 Tout candidat à une qualification de type avion/hélicoptère, de classe ou d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi l'instruction théorique requise et démontrer le niveau de compétence requis pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

2.1.5.11.1.2 Tout candidat à une qualification de classe monopilote multimoteur doit avoir suivi au moins 7 heures d'instruction théorique relative à la conduite d'avion multimoteurs.

2.1.5.11.2 Formation en vol

2.1.5.11.2.1 Tout candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monopilote monomoteurs et multimoteurs doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude, en vue de la délivrance de ladite qualification de classe/type.

2.1.5.11.2.2 Tout candidat à une qualification de classe monopilote multimoteur doit avoir effectué au moins deux heures et demie d'instruction en double commande en condition normale d'opération d'avion multimoteur, et au moins trois heures et demie d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

2.1.5.11.2.3 Tout candidat à une qualification de type d'avions/hélicoptère multipilote doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de ladite qualification de type.

2.1.5.11.3 Modalités d'approbation et d'exécution des programmes

2.1.5.11.3.1 Les formations définies en vue des objectifs ci-dessus définis doivent être dispensées par un organisme de formation agréé. Elle peuvent aussi, sur accord de l'Autorité Aéronautique, être dispensées dans un établissement, en sous-traitance ou non, fourni par un exploitant, un constructeur, ou dans des circonstances spéciales, par un instructeur autorisé agissant à titre individuel.

2.1.5.11.3.2 Ces formations doivent être approuvées par l'Autorité Aeronautique.

2.1.5.11.4 Formation au travail en équipage

2.1.5.11.4.1 Le programme de formation au travail en équipage est dispensé dans les deux cas suivants :

- a) pour les stagiaires suivant une formation de pilote de ligne;
- b) pour les titulaires d'une licence de pilote privé ou professionnel avec la qualification de vol aux instruments qui souhaite obtenir une première qualification de type avion multipilote.

2.1.5.11.4.2 La formation au travail en équipage doit comprendre au minimum 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et 20 heures de formation au travail en équipage. Les stagiaires qui suivent une formation pilote de ligne peuvent avoir une formation pratique réduite de 5 heures. La formation au travail en équipage peut être combinée avec une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote.



2.1.6 Utilisation des simulateurs de vol pour les démonstrations d'habileté

L'utilisation d'un simulateur de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée ou acceptée par l'Autorité Aéronautique qui veille à ce que le simulateur de vol utilisé convienne à la tâche prévue.

2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire

Le titulaire d'une licence de pilote ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) que s'il a eu une autorisation à cet effet. Cette autorisation sera constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.

Note : La qualification de vol aux instruments fait partie intégrante de la licence de pilote de ligne – catégorie avion, de la licence de pilote en équipage multiple et de la licence de pilote professionnel – catégorie dirigeable.

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

2.1.8.1 Le titulaire d'une licence de pilote ne peut donner de l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification que s'il lui obtenu de l'Autorité Aéronautique une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir une des formes suivantes :

- a) une qualification d'instructeur de vol inscrite sur sa licence ;
- b) le titre d'agent d'un organisme habilité à cet effet par l'Etat qui assure l'instruction de vol ;
- c) une autorisation particulière accordée par l'Autorité Aéronautique.

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

2.1.9 Prise en compte du temps de vol

2.1.9.1 Carnet de vol

2.1.9.1.1 Le titulaire d'une carte de stagiaire ou de l'une des licences définies par la présente annexe doit être en possession d'un carnet de vol.

2.1.9.1.2 Le carnet de vol à jour doit être communiqué par l'intéressé aux services de contrôle de l'Autorité Aéronautique, sur simple demande de ceux-ci, aux fins de vérification. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son carnet sont exacts.

2.1.9.2 Un stagiaire ou un titulaire d'une licence de pilote doit entièrement prendre en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double et du temps de vol en qualité de



pilote commandant de bord, à valoir sur le total de temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2. 1.9.3 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 par un seul pilote mais dans lequel l'Autorité Aéronautique 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 Aéronautique peut autoriser la prise en compte total du temps de vol accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.

2.1.9.4 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 temps total de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2. 1.9.5 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, pour valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2. 1.10 Limitation des privilèges d'un pilote ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction de privilège des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans.

2. 1.10.1 Le titulaire d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote dont l'autre pilote a moins de 60 ans, peut remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial.

2. 1.10.2 Le titulaire d'une licence de pilote ne peut remplir les fonctions de copilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial si ce dernier a atteint l'âge de 65 ans.

2.2 Elève pilote

2.2.1 Carte de stagiaire

Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol, ou effectuer un vol seul à bord de l'aéronef, en vue d'obtenir une licence de pilote, s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire.

2.2.2 Vol en solo

Un élève pilote ne doit effectuer des vols en solo que sous la surveillance ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol habilité.

2.2.2.1 Les élèves pilotes ne doivent voler en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les Etats intéressés.



2.2.3 Aptitudes physique et mentale

Un élève pilote ne peut effectuer des vols en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

2.2.4 Conditions pour obtenir la carte de stagiaire

Pour obtenir la carte de stagiaire, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) produire une attestation d'aptitude physique et mentale de classe 2 en cours de validité ; et
- b) être âgé de 16 ans révolus pour une carte de stagiaire de pilote professionnel avion ou hélicoptère ; ou bien
- c) être âgé de 19 ans révolus pour une carte de stagiaire de pilote de ligne ou de tout autre membre d'équipage ;

2.3 Licence de pilote privé

2.3.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable

2.3.1.1 *Âge*

Le candidat doit être âgé de 17 ans révolus.

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 pilote privé et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion de la licence est prévue.

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé–avion ; 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 avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée et dirigeables

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



Préparation du vol, performances et chargement

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

Performances et limite humaines

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

Météorologie

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

Navigation

- k) aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;
- l) application des principes de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- q) principes vol ;

Radiotéléphonie

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

2.3.1.3 Habileté

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de commandant de bord d'un aéronef de la catégorie considéré, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées en 2.3.3.2.1,



2.3.4.2.1, 2.3.5.2.1 ou 2.3.6.2.1, 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 erreurs
- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques.
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.3.1.4 *Aptitudes physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 2 en cours de validité.

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

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

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

2.3.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.3.3.1 *Expérience*

2.3.3.1.1 Le candidat doit accomplir 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 dans la catégorie d'avions appropriés à la classification de classe sollicitée. L'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement de vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 ou 35 heures. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 5 heures.

2.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 en 2.3.3.1.1.

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



2.3.3.2 Instruction de vol

2.3.3.2.1 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la classification 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 manœuvre de rétablissement ;
- f) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvre de rétablissement ;
- g) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- i) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- k) manœuvre d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
- l) vols aux départs et à destinations d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

Note : L'expérience du vol aux instruments spécifiée en 2.3.3.2.1i) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée en 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

2.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.3.4.1 Expérience

2.3.4.1.1 Le candidat doit accomplir au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologué. L'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience acquise comme pilote à bord d'un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 5 heures.

2.3.4.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronautique dans ces catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer si cette expérience est acceptable dans ces catégories.



l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié en 2.3.4.1.1.

2.3.4.1.2 Le candidat doit accomplir 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 doit être effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.4.2 *Instruction de vol*

2.3.4.2.1 Le candidat doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci 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'hélicoptère ;
- c) manœuvre au sol et en vol en circuit d'aérodrome, précaution 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) mise en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- g) décollage et atterrissage à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollages aux performances maximales ; opérations en zones restreintes ; arrêts rapides ;
- h) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- i) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche et atterrissage en autorotation ;
- j) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- k) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.3.4.2.1.1 Le candidat doit avoir reçu une instruction au vol aux instruments en double commande donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci 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 un hélicoptère doté des instruments appropriés.

Note : L'expérience du vol aux instruments spécifiée en 2.3.4.2.1.1 et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée en 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

2.3.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à Sustentation motorisée



2.3.5.1 Expérience

2.3.5.1.1 le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures.

2.3.5.1.2. Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronef d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 en 2.3.5.1.1.

2.3.5.1.3 Le candidat doit avoir accompli sur un aéronef à sustentation motorisée au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km (150NM) au cours duquel il doit effectuer des atterrissages avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.5.2 Instruction de vol

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

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée - normaux, par vent traversier et sur terrains en pente ;
- f) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zones restreintes ; arrêts rapides ;
- g) vol par référence aux seuls instruments, y compris virage de 180° en pallier ;
- h) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- i) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, le cas échéant, d'aides de radionavigation ;
- j) manœuvres d'urgence, y compris avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;



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

Note.- expérience du vol aux instruments spécifié en 2.3.5.2.1 g) et l'instrument en double commande au vol de nuit spécifiée en 2.3.5.2.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote privé de piloter un aéronef à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.

2.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.3.6.1 Expérience

2.3.6.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui comprennent au minimum :

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

2.3.6.2 Instruction de vol

2.3.6.2.1 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a reçu une instruction dans les domaines suivants 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 références 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) procédures d'urgence (reconnaissance des fuites), notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- l) procédures de communication et expressions conventionnelles.



2.4.1.3 *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 en 2.4.3.2.1, 2.4.4.2.1, 2.4.5.2.1 ou 2.4.6.2.1 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 qualité d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques.
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.4.1.4 *Aptitudes physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

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

2.4.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire :

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

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

2.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification de catégorie avion

2.4.3.1 *Expérience*

2.4.3.1.1 Le candidat doit accomplir 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 Aéronautique doit déterminer 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 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 10 heures.

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

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

2.4.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronef d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heure spécifiée en 2.4.3.1.1.1..

2.4.3.2 *Instruction de vol*

2.4.3.2.1 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la classification 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, précaution 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 manœuvre de rétablissement ;
- f) vols avec puissance asymétrique, pour la qualification de classe ou de type monomoteur ;
- g) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvre de rétablissement ;
- h) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- i) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- j) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- k) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;



- l) procédures et manœuvres anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
- m) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- n) procédures de communication et expressions conventionnelles.

Note : L'expérience du vol aux instruments spécifiée en 2.4.3.1.1.c) et 2.4.3.2.1j) ainsi que l'expérience de vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées en 2.4.3.1.1.d) et 2.4.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification de catégorie hélicoptère

2.4.4.1 *Expérience*

2.4.4.1.1 Le candidat doit accomplir 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 Aéronautique doit déterminer 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 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 10 heures.

2.4.4.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli sur hélicoptère un minimum de :

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

2.4.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronef d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer si cette expérience est acceptable, et dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures de vols spécifiés en 2.4.4.1.1.

2.4.4.2 *Instruction de vol*

2.4.4.2.1 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) reconnaissances 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, précaution 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 ; technique 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 stationnaires ; décollages et atterrissages normaux et par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
- g) décollages et atterrissage 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 ;
- i) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
- k) procédures anormale 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.

Note : L'expérience du vol aux instruments spécifiée en 2.4.4.1.1.c) et 2.4.4.2.1i) ainsi que l'expérience de vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées en 2.4.4.1.1.d) et 2.4.4.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

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

2.4.5.1 Expérience

Réservé

2.4.5.2 Instruction de vol

Réservé

2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.4.6.1 Expérience

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

2.4.6.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins :

- a) 50 heures en qualité de pilote de dirigeable ;



- b) 30 heures, sur un dirigeable, en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, qui doivent comprendre :
 - 10 heures de vol sur campagne :
 - 10 heures de vol de nuit :
- c) 40 heures aux instruments, dont 20 doivent être en vol et 10 au sol à bord d'un dirigeable :
- d) 20 heures de formation au vol à bord d'un dirigeable, dans les domaines d'exploitation énumérés en 2.4.6.2.1.

2.4.6.2 Instruction de vol

2.4.6.2.1 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 des repères visuels extérieurs :
- f) reconnaissance des fuites :
- g) décollages et atterrissages normaux :
- h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) : atterrissages sur terrain court :
- i) vol selon les règles de vol aux instruments :
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation de repères visuels, de la navigation à l'estime et, le cas échéant, d'aides de radionavigation :
- k) procédures 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 tel aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne :
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion

2.5.1 Conditions générales de délivrance de la licence

2.5.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.5.1.2 Connaissances



Le candidat doit avoir rempli les conditions spécifiées en 2.6.1.2 pour la licence de pilote de ligne catégorie avion dans le cadre d'un cours de formation homologuée.

2.5.1.3 *Habilité*

2.5.1.3.1 Le candidat doit prouver qu'il a, pour toutes les unités de compétence spécifiées par instruction de l'Autorité Aéronautique, en tant que pilote aux commandes et pilote non aux commandes, le niveau d'habileté nécessaire pour remplir les fonctions de copilote d'avion à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite d'au moins deux pilotes, en VFR et en IFR, et qu'il est capable :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de piloter manuellement l'avion en souplesse et avec précision en respectant à tout instant les limites, de telles manières 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 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 vérification .

2.5.1.4 *Aptitude physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

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

2.5.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote en équipage multiple doit permettre à son titulaire :

- a) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé de la catégorie d'aéronef considérée s'il a satisfait aux conditions 2.3.3 ;
- b) d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments en exploitation à équipage multiple ;
- c) de remplir les fonctions de copilote à bord d'un aéronef dans lequel la présence d'un copilote est exigée.

2.5.2.2 Avant d'exercer les privilèges de la licence de pilote professionnel catégorie avion dans le cadre d'un vol monopilote, le titulaire doit avoir :

- a) accompli 70 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 10 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;



- b) accompli 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 10 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, y compris un vol sur une distance d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel doit être effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- c) satisfait aux conditions de la licence professionnel pour la catégorie avion qui sont spécifiées en 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1, 2.4.3.1.1.1b) à d) et 2.4.3.2.

Note : Le paragraphe 2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont déjà atteint l'âge de 65 ans.

2.5.3 Expérience

2.5.3.1 Le candidat doit avoir accompli, dans le cadre d'un cours de formation homologuée et en qualité de pilote aux commandes et de pilote non aux commandes, au moins 240 heures de vol réel et (simulé).

2.5.3.2 L'expérience en vol réel doit comprendre au moins l'expérience spécifiée en 2.3.3.1, la formation aux manœuvres de rétablissement après perte de maîtrise, le vol de nuit et le vol par référence aux seuls instruments.

2.5.3.3 En plus de remplir les conditions prévues en 2.5.3.2, le candidat doit avoir acquis, sur avion à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ou sur un dispositif d'entraînement au vol simulé homologué à cette fin par l'Autorité Aéronautique, l'expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence avancé définie par instruction de l'Autorité Aéronautique.

2.5.4 Instruction de vol

2.5.4.1 Le candidat doit avoir suivi une formation homologuée répondant aux conditions d'expérience spécifiée en 2.5.3.

2.5.4.2 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande dans toutes les unités de compétence indiquées par instruction de l'Autorité Aéronautique, au niveau nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, y compris les unités de compétences requises pour pouvoir piloter selon les règles de vol aux instruments.

2.6 Licence de pilote de ligne

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

2.6.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.



2.6.1.2 Connaissances

2.6.1.2.1 Le candidat doit prouver 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 avions, les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisée

- b) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment les circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation ; systèmes de commandes 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 groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie d'aéronef considéré ; 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 effet 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 groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;
- h) pour les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisées : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

Préparation du vol et performances

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

Performances humaines

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



Météorologie

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

Navigation

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

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- bb) principes vol ;

Radioréphonie

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

2.6.1.2.2 En plus de connaître les sujets précédents, le candidat à une licence de pilote de ligne applicables à la catégorie avion ou sustentation motorisée doit avoir satisfait aux conditions de connaissances de qualification de vol aux instruments figurant en 2.7.1.1.



2.6.1.3 Habileté

2.6.1.3.1 Le candidat doit prouver 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 :

- f) 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 ;
- g) d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- h) d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et au mauvais fonctionnement d'équipement comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
- i) 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 d'équipage et l'utilisation des listes de vérification ;
- j) dans le cas d'un avion et d'un aéronef à sustentation motorisée, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments indiquées en 2.7.1.2.1a) à d), y compris en situation de panne de moteur simulée.

2.6.1.3.1.2 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 en 2.6.1.3.1 en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteur.

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

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

2.6.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

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



2.6.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1.2.9 et 2.1, la licence de pilote de ligne doit permettre à son titulaire :

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

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

2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.6.3.1 *Expérience*

2.6.3.1.1 Le candidat doit accomplir au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'avion. L'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 un entraîneur primaire de vol aux instruments.

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

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

2.6.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 en 2.6.3.1.

2.6.3.2 *Instruction de vol*



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

2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.6.4.1 *Expérience*

2.6.4.1.1 Le candidat doit accomplir au moins 1000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. L'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 1000 heures. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur un entraîneur primaire de vol aux instruments.

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

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

2.6.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronef d'autres catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 en 2.6.4.1.1.

2.6.4.2 *Instruction de vol*

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

Note : L'expérience du vol aux instruments spécifiée en 2.6.4.1.1.c) et l'expérience du vol de nuit spécifiée en

2.6.4.1.1.d) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote de ligne hélicoptère de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

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

2.6.5.1 *Expérience*



2.4 Licence de pilote professionnel

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

2.4.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.4.1.2 *Connaissances*

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

Droit aérien

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

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

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

Préparation du vol, performances et chargement

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



Performances humaines

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

Météorologie

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

Navigation

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

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- y) principes vol pour les avions ;

Radiotéléphonie

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



2.6.5.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total de temps de vol de 1500 heures.

2.6.5.1.2 Le candidat doit avoir accompli, sur un aéronef à sustentation motorisée, au moins :

- a) 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant sous supervision ;
- b) 100 heures de vol sur campagne dont un minimum de 50 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) 25 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.6.5.1.3 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronef dans les catégories, l'Autorité Aéronautique doit déterminer si cette expérience est acceptable. Dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquences le nombre d'heures spécifié 2.6.5.1.1.

2.6.5.2 *Instruction de vol*

2.6.5.2.1 Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée en 2.4. pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et en 2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

2.7 Qualification de vol aux instruments

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

2.7.1.1 *Connaissances*

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

Droit aérien

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

Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée

- b) emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR ; emploi et utilisation de l'auto-pilote automatique ;



- c) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effet de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;

Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée

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

Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

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

Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

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

Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

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

Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie à sollicitée

- l) application de la gestion des menaces et des erreurs aux procédures opérationnelles ;
- m) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;
- n) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

Radiotéléphonie

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

2.7.1.2 Habileté

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

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;



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

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

2.7.1.3 *Aptitudes physique et mentale*

2.7.1.3.1 Les candidats titulaires de la licence de pilote privé doivent répondre aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'un certificat médical de classe 1.

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

2.7.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, la qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée doit permettre à son titulaire de piloter les avions selon les règles de vol aux instruments.

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

2.7.3 Expérience

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

2.7.3.2 Le candidat doit accomplir au moins :

- a) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par l'Autorité Aéronautique, 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 doivent être effectuées sous supervision d'un instructeur habilité.

2.7.4 Instruction de vol

2.7.4.1 Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigés en 2.7.3.2 b), le candidat doit recevoir 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 vérification, circulation au sol et vérification 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'approches interrompues
 - atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- d) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.

2.8 Qualifications d'instructeur de vol pour avion, dirigeable, hélicoptère et aéronef à sustentation motorisée

2.8.1 Catégories d'instructeurs de vol

2.8.1.1 Les catégories d'instructeurs de vol sont les suivantes :

- a) Qualification d'instructeur de vol (FI);
- b) Qualification d'instructeur de qualification de type (TRI) ;
- c) Qualification d'instructeur de qualification de classe (CRI) ;
- d) Qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI) ;
- e) Autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique (SFI).

2.8.1.2 Rôle multiple

Sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification et d'expérience exigées pour chaque rôle assumé, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur.

2.8.2 Conditions exigées de délivrance des qualifications pour les catégories avion, hélicoptères, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable

2.8.2.1 Connaissances

2.8.2.1.1 Le candidat à l'une des qualifications d'instructeur de vol doit satisfaire 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 en vol :

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

2.8.2.1.2 Une instruction de l'Autorité Aéronautique fixe les conditions complémentaires requises pour les qualifications des différents catégories d'instructeur.

2.8.2.2 Habileté

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

2.8.2.3 Expérience

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

2.8.2.4 Instruction de vol

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

- 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 comises ;
- b) avoir pratiqué les techniques d'instructions relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

2.8.3. Privilèges du titulaire d'une des qualifications d'instructeur de vol et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges



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

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

à condition :

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

2.8.3.2 Pour pouvoir assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, le candidat doit avoir satisfait aussi à toutes les conditions relatives aux capacités exigées des instructeurs.

2.8.4 Instruction sur simulateur

Nul ne peut dispenser de l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol s'il n'est titulaire d'une qualification FI, TRI, CRI, IRI ou d'une autorisation SFI.

2.8.5. Prise en compte au titre de qualifications complémentaires

le candidat à des qualifications d'instructeur complémentaire peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention des qualifications d'instructeur déjà détenues.

2.8.6 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification

Les qualifications d'instructeur sont valides pour trois (03) ans renouvelables. Les conditions d'obtention, de prorogation et de renouvellement des catégories d'instructeurs ainsi que les privilèges y associés sont fixées par décision de l'Autorité Aéronautique.

2.8.7 Instructeur FI

2.8.7.1 Age minimal

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

2.8.7.2 Privilèges restreints



2.8.7.2.1 Les privilèges de la qualification d'instructeur FI sont restreints jusqu'à ce que son titulaire ait effectué au moins 100 heures d'instruction et supervisé au moins 25 vols solo. Ces restrictions sont levées, sur proposition de l'instructeur FI chargé de la supervision et lorsque les conditions ci-dessus sont remplies.

2.8.7.2.2 Les privilèges sont restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur FI agréé à cet effet, de:

- a) l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une licence PPL ou des parties d'une formation intégrée dispensées du niveau de la licence PPL ainsi que de la délivrance des qualifications de classe avion ou de type aéronef monomoteurs, à l'exclusion de l'approbation des premiers vols solo de nuit ou de jour, ainsi que des premiers vols de navigation en solo, de nuit ou de jour ; et
- b) la formation au vol de nuit, si une qualification au vol de nuit est détenue, si la compétence d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI autorisé et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites.

2.8.7.3 Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une qualification FI non restreinte permettent de dispenser l'instruction au vol en vue de :

- (a) la délivrance de la licence de pilote privé et des qualifications de classe et de type d'aéronefs monomoteurs, sous réserve que pour la délivrance des qualifications de type l'instructeur ait accompli au moins 15 heures de vol sur le type correspondant dans les 12 mois qui précèdent ;
- (b) la délivrance d'une licence de pilote professionnel, sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'aéronef, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;
- (c) la délivrance de la qualification de vol de nuit, si la capacité d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI autorisé et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites ;
- (d) de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments, sous réserve que l'instructeur ait :
 - (1) accompli au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol ; et
 - (2) suivi en tant qu'élève un stage approuvé comprenant au moins 5 heures de formation sur avion, simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) et réussi l'épreuve d'aptitude correspondante ;
- (e) de la délivrance d'une qualification de type ou de classe aéronefs monomoteurs ou multimoteurs monopilotes ;
- (f) de la délivrance d'une qualification FI sous réserve que l'instructeur ait :
 - (1) accompli au minimum 500 heures d'instruction sur avion et
 - (2) démontré à un examinateur FI son aptitude à dispenser une formation à un instructeur FI dans le cadre d'une épreuve d'aptitude ; et



- (3) été autorisé à cet effet par l'Autorité Aéronautique.

2.8.7.4 Conditions préalables

Avant d'être autorisé à commencer une formation approuvée en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur FI, le candidat doit avoir :

- (a) accompli au moins 200 heures de vol, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL ou CPL, ou 150 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL ;
- (b) rempli les conditions de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence CPL ;
- (c) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) ou un simulateur de vol ;
- (d) accompli au moins 20 heures de vol de navigation en tant que pilote commandant de bord ;
- (e) subi avec succès une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol FI qualifié et basée sur l'épreuve de contrôle de compétence dans les six mois précédant le début de la formation. L'épreuve devra déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

2.8.7.5 Programme de formation

2.8.7.5.1 Tout candidat à une qualification d'instructeur doit avoir suivi une formation approuvée théorique et en vol auprès d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé.

2.8.7.5.2 L'objectif de la formation est de former les candidats à l'aptitude à dispenser une formation sur aéronefs monomoteurs jusqu'au niveau de la licence PPL. La formation doit comprendre au minimum 30 heures d'instruction en vol dont 25 heures doivent être effectuées en double commande. Les cinq heures restantes peuvent être des vols "en mutuel", effectuées par des candidats volant ensemble pour s'entraîner aux démonstrations en vol. Sur ces 25 heures, 5 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) approuvé à cet effet par l'Autorité Aéronautique. La durée de l'épreuve d'aptitude n'est pas décomptée dans la durée de la formation.

2.8.7.6 Aptitude

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI doit démontrer à un examinateur désigné par l'Autorité Aéronautique à cet effet, sa capacité à assurer la formation d'un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une licence PPL, y compris la formation pré-vol, après le vol et la formation théorique.

2.8.7.7 Délivrance de la qualification

La qualification d'instructeur FI est délivrée à tout candidat à qui a rempli les conditions requises ci-dessus sous réserve des restrictions définies



2.8.7.8 Prorogation et renouvellement

2.8.7.8.1 Pour la prorogation d'une qualification d'instructeur FI, le titulaire doit remplir deux des trois conditions suivantes :

- a) avoir dispensé en tant que FI, CRI, IRI ou en tant qu'examineur au moins 100 heures de formation en vol sur avions pendant la période de validité de la qualification, dont au moins 30 heures dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI (A). Sur ces 30 heures, 10 heures doivent être des heures d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments si les privilèges de dispenser l'instruction à la qualification de vol aux instruments sont également à revalider.
- b) avoir assisté à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol approuvé par l'Autorité, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.
- c) avoir subi avec succès, au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.

2.8.7.8.2 Si la qualification est périmée, le candidat doit remplir les conditions (a)(2) et (a) (3) ci-dessus, dans les 12 mois précédant le renouvellement.

2.8.8 Qualification d'instructeur de qualification de type

2.8.8.1 Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une qualification TRI permettent de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de type aux titulaires d'une licence ainsi que la formation requise pour le travail en équipage.

2.8.8.2 Conditions

Tout candidat à une première qualification TRI doit:

- (a) avoir suivi dans le cadre d'un FTO ou TRTO de manière complète et satisfaisante un cours TRI approuvé.
- (b) avoir effectué au moins
 - i. 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes pour la qualification TRI(MPA),
 - ii. 500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères pour la qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs
 - iii. 1000 heures en tant que pilote d'hélicoptères comprenant 350 heures en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes pour la qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes ;;
- (c) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins
 - i. 30 étapes (avion), comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'avion correspondant, ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité Aérienne. Sur ces 30



étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

- ii. 30 heures de vol (hélicoptères), comprenant au moins 10 atterrissages et décollage en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'hélicoptère correspondant, ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité Aéronautique. Sur ces 30 heures, 15 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;
- (d) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'aéronef correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI correspondant .

2.8.8.3 Avant que les privilèges de la qualification TRI ne soient étendus à d'autres types d'aéronef de même catégorie, le titulaire doit :

- (a) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 15 heures de vol, comprenant 10 atterrissages et décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'aéronef correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité Aéronautique. Sur ces 15 heures, 7 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol ;
- (b) avoir suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un cours TRI approuvé, et
- (c) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'aéronef ou sur le simulateur du type d'aéronef correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(correspondant.

2.8.8.4 Prorogation et renouvellement

2.8.8.4.1 Pour la prorogation d'une qualification TRI, le candidat doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

- (a) dispensé une des parties suivantes d'un programme complet de qualification de type/de rafraîchissement/de maintien de compétence :
 - (i) une séance de simulateur d'au moins 3 heures, ou
 - (ii) un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et 2 atterrissages; ou
- (b) suivi un cours de recyclage TRI acceptable par l'Autorité.

2.8.8.4.2 Si la qualification est périmée, le candidat doit avoir :

- (a) effectué dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 étapes (avions) ou 30 heures de vol (hélicoptère), comprenant des décollages et des atterrissages en tant que



pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'aéronef correspondant, ou sur un type d'aéronef similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité Aéronautique. Sur ces 30 étapes avion (30 heures de vol hélicoptère), 15 étapes (15 heures de vol) au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

- (b) suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes, telles que déterminées par l'Autorité Aéronautique en fonction de l'expérience récente du candidat, d'une formation TRI approuvée, et
- (c) dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'aéronef correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI.

2.8.9 Qualification d'instructeur de qualification de classe (avions monopilotes)

2.8.9.1 Privilèges

La qualification CRI(SPA) permet à son titulaire de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions monopilotes aux titulaires d'une licence. Le titulaire peut instruire sur avions monomoteurs ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.

2.8.9.2 Conditions

2.8.9.2.1 Avions multimoteurs

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

- (a) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
- (b) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant, dont 10 heures de vol accompli dans les 12 mois précédant la demande;
- (c) suivi une formation approuvée dans le cadre d'un FTO ou TRTO, comprenant au moins 5 heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet, et
- (d) réussi à une épreuve pratique d'aptitude.

2.8.9.2.2 Avions monomoteurs

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

- (a) accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
- (b) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant, dont 10 heures de vol accompli dans les 12 mois précédant la demande;



- (c) suivi une formation approuvée comprenant au moins 3 heures d'instruction sur l'avion concerné ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et
- (d) réussi une épreuve pratique d'aptitude.
- (e) Avant que les privilèges de la qualification ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 10 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord de l'Autorité, sur un type similaire. Pour étendre les privilèges de la qualification CRI(A) monomoteur à la qualification CRI(A) multimoteur, les conditions définies ci-dessus au paragraphe (a) doivent être remplies.

2.8.9.2.2 Prorogation et renouvellement

2.8.9.2.2.1 Pour la prorogation d'une qualification CRI(SPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe :

- (a) dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol ou
- (b) dispensé à la satisfaction de l'Autorité un cours de recyclage ou
- (c) suivi un cours de recyclage en tant que CRI(A).

2.8.9.2.2.2 Si la qualification est périmée, le candidat doit avoir, dans les 12 mois précédant la demande :

- (a) suivi un cours de recyclage en tant que CRI(A) à la satisfaction de l'Autorité Aéronautique ; et
- (b) passé au titre de contrôle de compétence la partie appropriée (c'est à dire multimoteurs ou monomoteurs) de l'épreuve pratique d'aptitude.

2.8.10 Qualification d'instructeur de vol aux instruments

2.8.10.1 Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une qualification IRI sont limités à l'instruction de vol en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments dans la catégorie d'aéronef concernée

2.8.10.2 Conditions

Tout candidat à une qualification d'instructeur IRI doit avoir :

- (a) accompli au moins 800 heures (avion) ou 500 heures (hélicoptère) de vol en IFR, dont 400 (250 hélicoptère) heures de vol sur avion.
- (b) suivi de manière complète et satisfaisante une formation approuvée dans le cadre d'un FTO comprenant une instruction théorique et au minimum 10 heures d'instruction en vol sur avion, simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II); et
- (c) passé l'épreuve pratique d'aptitude.



2.8.10.3 Prorogation et renouvellement

- (a) Pour la prorogation d'une qualification IR1, le titulaire doit remplir les conditions définies en 2.1.5.5,
- (b) Si la qualification est périmée, le titulaire doit remplir les conditions définies en 2.1.5.5 et toutes les conditions de formation complémentaires, en vue d'un ré-entraînement, décidées par l'Autorité Aéronautique.

2.8.11 Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol

2.8.11.1 Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur SFI permettent de dispenser l'instruction en vol simulé en vue de la délivrance de qualifications de type, la formation au travail en équipage (MCC) ainsi que les fonctions sur un simulateur de vol et/ou sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPTII) dans le cadre d'un organisme FTO.

2.8.11.2 Conditions

2.8.11.2.1 Tout candidat à une autorisation d'instructeur SFI doit:

- (a) être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote délivrée ou validée par l'Autorité Aéronautique ;
- (b) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de formation de qualification de type applicable ;
- (c) avoir effectué au moins :
 - i. 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, ou
 - ii. 1000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes ;
- (d) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation TRI approuvée dans le cadre d'un FTO ou d'un TRTO ou avoir détenu une licence de pilote de ligne dans la catégorie d'aéronefs concernée assorti d'une qualification d'instructeur ;
- (e) avoir dispensé à la satisfaction de l'Autorité Aéronautique, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par elle, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'aéronef correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI ;
- (f) avoir subi avec succès dans un délai de 12 mois un contrôle de maintien de compétence sur un simulateur de vol correspondant au type d'avion considéré ; et
- (g) avoir accompli dans les 12 mois précédents au moins 3 étapes en tant qu'observateur sur le type d'avion concerné.

2.8.11.2.2 Pour que les privilèges soient étendus à d'autres types d'aéronefs multipilotes, le titulaire doit:

- (a) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de qualification de type correspondant ; et



- (b) avoir dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'aéronef correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI.

2.8.11.3 Prorogation et renouvellement

2.8.11.3.1 Pour la prorogation d'une autorisation SFI, le candidat doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

- (a) dispensé une séance de simulateur d'au moins 3 heures d'un programme complet de qualification de type/de recyclage/de maintien de compétence ou dans le cas d'un SFI à privilèges restreints du programme de formation correspondant à ces privilèges.
- (b) satisfait à un contrôle de compétence sur le simulateur du type d'aéronef concerné.

2.8.11.3.2 Si l'autorisation est périmée, le candidat doit avoir :

- (a) suivi la partie simulateur de la formation de qualification de type applicable ;
- (b) suivi de manière complète et satisfaisante une formation TRI approuvée ;
- (c) dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI ;
- (d) satisfait à un contrôle de compétence sur le simulateur du type d'hélicoptère concerné.

2.9 Examineur

2.9.1 Fonctions

Six catégories d'examineurs sont reconnues :

- a) examinateurs en vol (FE);
- b) examinateur de qualification de vol aux instruments (IRE);
- c) examinateur de qualification de type (TRE)
- d) examinateur de qualification de classe (CRE)
- e) examinateur sur entraîneur de vol synthétique (SFE)
- f) examinateur d'instructeur de vol (FIE)

2.9.2 Généralités

2.9.2.1 Conditions

2.9.2.1.1 Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions



contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

2.9.2.1.2 Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef utilisés lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs/inspecteurs qui ne sont pas titulaire des qualifications d'instructeur, de type ou de classe requises peuvent être autorisés par l'Autorité Aéronautique.

2.9.2.1.3 Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir passer, sous supervision, au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'examineur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve pratique d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier du candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité Aéronautique ou par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par elle.

2.9.2.2 Fonctions multiples

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience définies au présent chapitre pour chaque fonction exercée, les examinateurs ne sont pas limités à une fonction unique.

2.9.3 Validité

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans. L'autorisation est prorogée sur la seule appréciation de l'Autorité Aéronautique. L'examineur doit cependant avoir effectué au moins deux contrôles d'aptitude ou de compétence chaque année pendant la période de validité de l'autorisation. L'un des contrôles d'aptitude ou de compétence effectué dans les 12 derniers mois devra l'être en présence d'un inspecteur de l'Autorité Aéronautique ou d'un examinateur expérimenté spécialement désigné à cet effet.

2.9.4 Examineur de vol

Les privilèges d'un examinateur FE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote et des qualifications associées de type ou de classe, ainsi que des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications associées de type ou de classe.

2.9.5 Examineur de qualification de type

Les privilèges d'un examinateur TRE permettent de conduire :

- a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de type aéronefs multipilote;
- b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de type multipilote ou de vol aux instruments;



c) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne.

2.9.6 Examineur de qualification de classe avion

Les privilèges d'un examinateur CRE permettent de conduire :

- a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de classe et de avion monopilote;
- b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de classe et de type avions monopilote et de la prorogation et du renouvellement de qualifications de vol aux instruments.

2.9.7 Examineur de qualification de vol aux instruments

Les privilèges d'un examinateur IRE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de cette qualification.

2.9.8 Examineur sur entraîneur synthétique de vol

Les privilèges d'un examinateur SFE permettent d'effectuer dans un simulateur de vol, les contrôles de compétence pour la qualification de type et de vol aux instruments.

2.9.9 Examineurs d'instructeur en vol

Les privilèges d'un examinateur FIE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol, ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de cette qualification.

2.10 **Licence pilote planeur**

2.10.1. Conditions de délivrance de la licence

2.10.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.10.1.2 *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 de planeur.

Droit aérien

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



Connaissance générale des aéronefs

- b) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des planeurs ;
- c) limites d'emploi des planeurs, renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

Préparation du vol et performances

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

Performances humaines

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

Météorologie

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

Navigation

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

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- m) principes du vol pour aux planeurs ;

Radiotéléphonie

- n) procédures de communication et expression conventionnelles pour les vols VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.10.1.3. *Expérience*

2.10.1.3.1 Le candidat doit accomplir au moins 6 heures de vol en qualité de pilote de planeur dont 02 heures de vol en solo comportant au minimum 20 lancements et atterrissages.



2.10.1.3.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avion, l'Autorité Aéronautique doit déterminer 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 en 2.10.1.3.1.

2.10.1.3.2 Le candidat doit acquérir, 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 des planeurs à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) vol dans tout le domaine de vol ;
- f) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
- g) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime ;
- i) procédures d'urgence.

2.10.1.4 Habileté

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un planeur, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées en 2.10.1.3.2 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 qualité 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.

2.10.1.5 Aptitudes physique et mentale

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 2 en cours de validité.

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

2.10.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote de planeur doit permettre 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.

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



2.11 Licence de pilote de ballon libre

Note : Les dispositions relatives à la licence de pilote de ballon libre s'appliquent aux ballons à air chaud et aux ballons à gaz.

2.11.1 Conditions de délivrance de la licence

2.11.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.11.1.2 *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 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'autres documents appropriés ;
- d) propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés dans les ballons libres ;

Préparation du vol et performances

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

Performances humaines

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

Météorologie

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

Navigation

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



Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- m) principes de vol propres aux ballons libres ;

Radiotéléphonie

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

2.11.1.3 *Expérience*

2.11.1.3.1 Le candidat doit accomplir au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprendront au minimum huit décollages avec ascension, dont un en solo.

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

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

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

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

2.11.1.4 *Habilité*

Le candidat doit prouver 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 en 2.10.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :



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

2.11.1.5 *Aptitude physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 2 en cours de validité.

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

2.11.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 2.1 et 2.10.1.3.4, la licence de pilote de ballon libre doit permettre 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.

2.11.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées en 2.11.1.3.3.

CHAPITRE 3 : LICENCES ET QUALIFICATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES PILOTES

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

3.1.1 Avant d'obtenir une licence de navigateur ou une licence de mécanicien navigant, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitudes 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 Aéronautique, 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 *Age*

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 ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Préparation du vol et performances

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

Performances humaines

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

Météorologie

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

Navigation

- h) procédures de navigation à l'estime, de navigation barométrique et de navigation astronomique ; emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- i) utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- j) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière, et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;
- k) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- l) la sphère céleste, y compris le mouvement ainsi que le choix et l'identification des corps célestes pour l'observation et la correction des hauteurs ; étalonnage des sextants ; établissement des documents de navigation ;
- m) définition, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;



Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- o) principes du vol ;

Radiotéléphonie

- p) procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.2.1.4 *Habilité*

Le candidat doit prouver 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 qualité 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 de l'équipage de conduite.

4.2.1.5 *Aptitude physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 2 en cours de validité.

3.2.1.3 *Expérience*

3.2.1.3.1 Le candidat doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptable par l'Autorité Aéronautique, 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 Aéronautique doit déterminer 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 en 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 des 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.

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



Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, la licence de navigateur doit permettre à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef. Si les privilèges incluent les communications radiotelephoniques, le titulaire doit respecter les dispositions de 1.2.9.2.

3.3 Licence de mécanicien navigant

3.3.1 Conditions de délivrance de la licence

3.3.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

3.3.1.2 *Connaissances*

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants :

Droit aérien

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

Connaissance générale des aéronefs

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

Préparation du vol et performances

- m) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;



- n) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;

Performances humaines

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

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- s) éléments fondamentaux d'aérodynamique ;

Radiotéléphonie

- t) procédures de communication net expressions conventionnelles.

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

- a) éléments fondamentaux de la navigation ; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
b) aspects opérationnels de la météorologie ;

3.3.1.3 *Expérience*

3.3.1.3.1 Le candidat doit accomplir, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'Autorité Aéronautique au moins 100 heures de vol au cours desquelles il doit remplir les tâches de mécanicien navigant. L'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. Le crédit correspondant à cette expérience doit être 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 aéronautique doit déterminer 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 en 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 Aéronautique, 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 *Habilité*

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées en 4.3.1.3.2, 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 qualité d'aviateur ;
- d) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- e) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de telle manière que la réussite ;
- f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.3.1.4.1 L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite en 3.3.1.4 doit être approuvée par l'Autorité Aéronautique, qui doit veiller à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

3.3.1.5 *Aptitudes physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 2 en cours de validité.

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

3.3.2.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9, la licence de mécanicien navigant doit permettre 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 Aéronautique sur la base des conditions énoncées en 3.3.1.2 et 3.3.1.4 qui concerne la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronefs.

3.3.2.2 Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à exercer les privilèges doivent être indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par l'Autorité Aéronautique.



3.3.3 Qualification d'instructeur

3.3.3.1 Nul ne doit dispenser l'instruction en vol requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de mécanicien navigant s'il n'a :

- a) une licence de mécanicien navigant assortie d'une qualification d'instructeur; ou
- b) le cas échéant, d'une autorisation de l'Autorité Aéronautique en vue de donner une formation spécifique.

3.3.3.2 Nul ne peut dispenser l'instruction sur un entraîneur synthétique s'il n'est titulaire d'une qualification TRI(E), ou d'une autorisation SFI(E).

3.3.3.3 Les deux catégories d'instructeurs sont les suivantes :

- a) Qualification d'instructeur de qualification de type (TRI(E)) ;
- b) Autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique (SFI(E)).

3.3.3.4 Tout instructeur doit détenir au moins une licence et la qualification pour laquelle l'instruction est donnée.

3.3.3.5 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification

Les qualifications d'instructeur sont valides pour trois (03) ans renouvelables. Les conditions d'obtention, de prorogation et de renouvellement des catégories d'instructeurs ainsi que les privilèges y associé sont fixées par décision de l'Autorité Aéronautique.

3.3.4 Qualification d'examineur

3.3.4.1 Généralités

3.3.4.1.1 Conditions

3.3.4.1.1.1 Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

3.3.4.1.1.2 Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que mécanicien navigant sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs/inspecteurs qui ne sont pas titulaire des qualifications d'instructeur de type peuvent être autorisés par l'Autorité Aéronautique.

3.3.4.1.1.3 Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir passer, sous supervision, au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'examineur dont les privilèges



correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve pratique d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier du candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité Aéronautique ou par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par elle.

3.3.4.2 Validité

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans et ne peut être prorogée que sur la seule appréciation de l'Autorité Aéronautique.

3.3.4.3 Examineur de qualification de type

Les privilèges d'un examinateur TRE(E) permettent de conduire :

- a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de mécanicien navigant et des qualifications de type ;
- b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de type pourvu que l'examineur ait effectué au moins 1500 heures de vol en tant que mécanicien navigant sur un avion multipilote exploité avec un équipage incluant un mécanicien navigant et soit détenteur d'une qualification TRI(E).

3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant

Note : Lorsqu'un candidat a montré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigées pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulation des appareils radiotéléphoniques de bord, l'Autorité Aéronautique annote la licence dont il est déjà titulaire.

CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE 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 Obligation de requérir la licence

4.1.1.1 Mécanicien d'aéronef

4.1.1.1.1 Quiconque veut effectuer de façon indépendante des travaux de maintenance sur des aéronefs ou des parties d'aéronef ; quiconque veut contrôler ou attester de tels travaux, doit être titulaire d'une licence personnelle établie ou reconnue par l'Autorité Aéronautique.



4.1.1.1.2 Les personnes non titulaires d'une licence ne sont autorisées à effectuer des travaux de maintenance que si elles se trouvent sous la surveillance directe d'un mécanicien d'aéronefs, d'un contrôleur d'aéronefs ou d'un spécialiste.

4.1.1.2 Contrôleur de la circulation aérienne

4.1.1.2.1 Quiconque veut exercer l'activité de contrôleur de la circulation aérienne (CCA) doit être titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité Aéronautique.

4.1.1.2.2 Quiconque veut former et surveiller sur les postes de travail les contrôleurs de la circulation aérienne doit obtenir au préalable une autorisation spéciale de l'Autorité Aéronautique.

4.1.1.3 Agent technique d'exploitation

Réservé

4.1.2 Indication sur les licences

4.1.2.1 La licence de mécanicien doit indiquer à quels aéronefs, partie d'aéronef ou domaines d'activité s'étend l'autorisation.

4.1.2.2 Sont inscrites dans la licence de contrôleur de la circulation aérienne :

- a) les qualifications nécessaires à l'exercice des activités spécifiées;
- b) les autorisations spéciales pour:
 - (i) la formation pratique
 - (ii) la surveillance aux postes de travail;
- c) la durée de validité.

4.1.3 Autorisation exceptionnelle

Dans des cas motivés, l'Autorité Aéronautique peut exceptionnellement autoriser l'exploitant à utiliser des personnes titulaires d'une licence de mécanicien ou de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une autorisation étrangère pour contrôleur de la circulation aérienne à exercer temporairement une activité soumise à licence.

4.1.4 Conditions d'âge, de connaissances et d'expérience

4.1.4.1 Avant d'obtenir une licence ou une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite, le candidat devra 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.

4.1.4.2 Le candidat qui sollicite une licence doit:

- a) satisfaire aux conditions générales prévues ;



- b) avoir suivi une formation dans un organisme de formation agréé par l'Autorité Aéronautique;
- c) avoir travaillé sous la surveillance d'un mécanicien d'aéronef ou d'un contrôleur de la circulation aérienne dûment habilité pendant une période qui varie en fonction de ses capacités;
- d) avoir réussi les examens requis.

4.1.5 Autorisations spéciales

Pour l'inscription d'une autorisation spéciale, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- a- être titulaire d'une qualification valide;
- b- justifier d'une expérience professionnelle de deux ans;
- c- avoir suivi une formation dans un organisme de formation agréé par l'Autorité Aéronautique;
- d- produire une autorisation écrite de son employeur.

La liste des types d'autorisations spéciales est fixée par une instruction de l'Autorité aéronautique.

4.2 Licence de technicien de maintenance d'aéronef

4.2.1 Technicien de maintenance d'aéronef

4.2.1.1 Conditions exigées pour la délivrance de la licence

4.2.1.1.1 *Age*

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.2.1.1.2 *Connaissances*

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges à accorder et aux responsabilités du titulaire de la licence de maintenance d'aéronef.

Droit aérien et conditions de navigabilité

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de maintenance d'aéronef, y compris les conditions de navigabilité applicables régissant la certification et le maintien de la navigabilité des aéronefs ainsi que l'organisme et les procédures de maintenance agréés.

Sciences fondamentales et connaissances générales des aéronefs

- b) mathématiques de base ; unités de mesure ; principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;

Génie aéronautique

- c) caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs ; techniques d'assemblage ; groupes motopropulseurs et systèmes connexes ; sources d'énergie mécanique,



hydraulique, pneumatique électrique et électronique ; instruments et systèmes d'affichage des aéronefs ; commandes ; systèmes de navigation et de communication de bord ;

Maintenance des aéronefs

d) tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défectuosité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les normes de navigabilité applicables ;

Performances humaines

e) performances humaines applicables à la maintenance d'aéronef.

4.2.1.1.3 *Expérience*

Le candidat doit avoir acquis l'expérience spécifiée ci-après en ce qui concerne l'inspection, la réparation et la maintenance des aéronefs ou de leurs éléments :

- a) en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, au moins :
 - 1) quatre ans ; ou
 - 2) deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée ;
- b) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges, une expérience dont la durée assure un niveau de compétence équivalent à celui de l'alinéa a) ; toutefois la durée minimale doit être :
 - 1) de deux ans ; ou
 - 2) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée, égale à la période que l'Etat juge nécessaire pour lui donner un niveau d'expérience pratique équivalent.

4.2.1.1.4 *Formation*

Le candidat doit suivre avec succès une formation homologuée par l'Autorité Aérienne et adaptée aux privilèges à accorder.

4.2.1.1.5 *Habilité*

4.2.1.1.5.1 Le candidat doit avoir montré qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer.

4.2.1.1.5.2 Le candidat devra satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques pour l'obtention de la licence de mécanicien d'aéronefs.

4.2.1.2 Conditions exigées pour la délivrance de la licence par équivalence

Pour obtenir la licence de technicien de maintenance d'aéronef, le candidat doit être titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef obtenu dans un Etat membre contractant de l'OACI



ou d'un brevet et d'une licence militaire de technicien de maintenance d'aéronef et remplir les conditions de renouvellement de la licence de technicien de maintenance d'aéronef.

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

4.2.1.3.1 Sous réserve des conditions spécifiées en 5.2.1.3.2, la licence de technicien de maintenance d'aéronefs doit permettre à son titulaire de certifier que l'aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un groupe motopropulseur, d'un accessoire, d'un instrument ou d'un élément d'équipement, de signer une fiche de maintenance à la suite d'une inspection, des opérations de maintenance ou de travaux d'entretien courant.

4.2.1.3.2 Le titulaire d'une licence de personnel de maintenance d'aéronef ne doit exercer les privilèges spécifiés au paragraphe précédent que :

a) pour :

- 1) les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
- 2) les cellules, les groupes motopropulseurs et les systèmes ou éléments d'aéronef mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; et/ou
- 3) les systèmes ou les éléments d'avionique de bord mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ;

b) s'il est au courant de tous les renseignements pertinents relatifs à la maintenance et à la navigabilité des aéronefs pour lesquels il signe une fiche de maintenance, ou des cellules, des groupes motopropulseurs, des systèmes ou éléments d'aéronefs et des systèmes ou éléments d'avionique de bord qu'il certifie en état de navigabilité ;

c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins six mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour le service de délivrance des licences.

4.2.1.3.3 L'étendue des privilèges du titulaire de la licence doit être spécifiée du point de vue de la complexité des tâches auxquelles la certification se rapporte.

4.2.1.3 Durée de validité des qualifications

La durée de validité d'une qualification est de deux ans.

Sur demande, la qualification est prolongée de deux ans si le titulaire prouve qu'au cours des deux dernières années, il a exercé l'activité de mécanicien d'aéronef durant une année au moins sur le type d'aéronef ou la classe d'avion considérée.

4.2.2 Contrôleur de maintenance d'aéronef

4.2.2.1 Conditions d'octroi



Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef qui sollicite une autorisation de contrôleur d'aéronefs doit remplir les conditions suivantes :

- a) être titulaire depuis au moins quatre ans de la licence de mécanicien d'aéronefs et avoir exercé cette activité pendant les deux dernières années;
- b) réussir l'examen de capacité.

4.2.2.2 Examen de capacité

L'examen de capacité comprend un examen théorique et pratique portant sur:

- a) les prescriptions du droit aérien relatives à la maintenance des aéronefs, en particulier celles qui intéressent le contrôleur d'aéronef;
- b) l'application des données de navigabilité pour l'exécution des travaux de grande maintenance.
- c) les procédures de vérification de la conformité des travaux de grande maintenance aux exigences de navigabilité applicable ;
- d) l'exécution des points fixes et l'établissement des procès verbaux y relatifs;
- e) les travaux administratifs, notamment:
 - l'établissement ou l'évaluation des rapports des vols de contrôle,
 - la tenue des documents techniques,
 - la rédaction des rapports de travail,
 - le calcul du poids et de centrage,
 - la mise à jour des listes d'équipement, des manuels de vol et des données de navigabilité;
- f) la connaissance de la langue anglaise pour autant qu'elle soit nécessaire à la compréhension des données de navigabilité.

4.2.2.3 Privilèges du titulaire d'une autorisation de contrôleur de maintenance d'aéronef

Le titulaire d'une autorisation de contrôleur d'aéronefs est autorisé, en ce qui concerne les aéronefs inscrits dans sa licence :

- a) à exercer l'activité de mécanicien d'aéronefs;
- b) à effectuer, contrôler et attester les travaux de grande maintenance.

4.2.2.4 Validité et renouvellement d'une autorisation de contrôleur de maintenance d'aéronef

La validité d'une autorisation de contrôleur de maintenance d'aéronef est de trois ans.

Sur demande, l'autorisation de contrôleur de maintenance d'aéronef est prorogée de trois ans si le titulaire prouve qu'au cours des trois dernières années, il a exercé l'activité de contrôleur d'aéronef durant une année au moins sur le type ou la classe d'avion considérée.

4.2.3 Qualification de spécialiste en maintenance aéronef

4.2.3.1 Conditions d'octroi



Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance qui sollicite une qualification de spécialiste doit être titulaire d'une licence de mécanicien d'aéronef et remplir les conditions suivantes:

- a) établir qu'il a accompli un apprentissage ou reçu une formation de spécialiste dans un domaine utile au domaine d'activité qu'il sollicite;
- b) prouver que pendant deux ans, il a exercé son activité spécialisée de la maintenance dans le domaine d'activité qu'il sollicite; la dernière activité pratique ne doit pas remonter à plus de douze mois;
- c) réussir l'examen de capacité ou produire une autorisation personnelle délivrée par une organisation spécialisée reconnue par l'Autorité Aéronautique.

4.2.3.2 Examen de capacité

L'examen de capacité comprend un examen théorique et pratique portant sur:

- a) les prescriptions du droit aérien relatives à la maintenance des aéronefs et des parties d'aéronefs;
- b) l'application des données de navigabilité;
- c) les exigences de navigabilité pour le domaine concerné;
- d) les connaissances des matériaux et des normes ainsi que des parties et systèmes d'aéronef intéressant le domaine concerné;
- e) les procédures de travail et de contrôle, y compris les connaissances concernant les travaux administratifs;
- f) la connaissance de la langue anglaise pour autant qu'elle soit nécessaire à la compréhension des données de navigabilité.

4.2.3.3 Privilèges du titulaire d'une qualification

Le titulaire d'une qualification de spécialiste est autorisé, pour les domaines d'activité inscrits dans sa licence:

- a) à exécuter et contrôler d'une manière autonome les travaux de maintenance sur des aéronefs et parties d'aéronef;
- b) à établir les attestations correspondantes.

4.2.3.4 Validité et prorogation d'une qualification de spécialiste

La validité d'une qualification de spécialiste est de deux ans.

Sur demande, la qualification de spécialiste est prorogée de deux ans si le titulaire prouve qu'au cours des deux dernières années, il a exercé l'activité de spécialiste durant une année au moins.

4.3 Licence de contrôleur de la circulation aérienne

4.3.1 Conditions de délivrance de la licence



Le candidat à une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit en plus des conditions exigées en 4.3.1 avoir obtenu au moins une des qualifications de 4.3.2.

4.3.1.1. Age

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

4.3.1.2 Connaissances

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges à accorder et aux responsabilités du titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Droit aérien

a) réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

Équipement du contrôle de la circulation aérienne

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

Connaissances générales

c) principes du vol; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne;

Performances humaines

d) performances humaines applicables au contrôle de la circulation aérienne;

Météorologie

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

Navigation

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

Procédures opérationnelles

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

4.3.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation homologué par l'Autorité Aéronautique et accompli au moins trois mois de service satisfaisant en participant à des opérations



réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience prescrite en 4.3.2 pour les catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

4.3.1.4 *Aptitudes physique et mentale*

Le candidat doit détenir un certificat médical de classe 3.

4.3.1.5 *Aptitude morale*

4.3.1.5.1 Les personnes qui sollicitent une licence pour la première fois doivent joindre à leur demande un extrait de casier judiciaire. Les étrangers doivent présenter en outre un document analogue de leur Etat d'origine.

4.3.1.5.2 L'Autorité Aéronautique peut encore prendre d'autres renseignements sur le requérant.

4.3.1.5.3 L'Autorité Aéronautique peut rejeter une demande s'il est à craindre que le requérant ne dispose pas des aptitudes morales nécessaires. en particulier:

- a- s'il est sous tutelle;
- b- s'il s'adonne à l'alcoolisme ou aux stupéfiants; ou
- c- s'il a été condamné à l'occasion d'un crime ou un délit, à une peine privative de liberté.

4.3.2 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

4.3.2.1 Catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

4.3.2.1.1 Les qualifications de contrôleurs de la circulation aérienne comprennent les catégories suivantes :

- a) qualification de contrôleur d'aérodrome ;
- b) qualification de contrôleur d'approche ;
- c) qualification de contrôle radar d'approche ;
- d) qualification de contrôle radar de précision ;
- e) qualification de contrôle régional ;
- f) qualification de contrôle radar régional.

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

4.3.2.2.1 *Connaissances*

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

- a) *qualification de contrôle d'aérodrome*



- 1) disposition de l'aérodrome: caractéristiques physiques et aides visuelles;
- 2) structure de l'espace aérien;
- 3) règles, procédures et source d'information applicables;
- 4) installations de navigation aérienne;
- 5) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement;
- 6) topographie et points de repère importants;
- 7) caractéristiques de la circulation aérienne;
- 8) phénomènes météorologiques;
- 9) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage;

b) *qualification de contrôle d'approche et de contrôle régional :*

- 1) structure de l'espace aérien;
- 2) règles, procédures et source d'information applicables;
- 3) installations de navigation aérienne;
- 4) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement;
- 5) topographie et points de repère importants
- 6) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic;
- 7) phénomènes météorologiques;
- 8) plans d'urgence et de recherches et sauvetage;

c) *qualifications de contrôle radar d'approche, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle radar régional*

Réservé

4.3.2.2.2 Expérience

4.3.2.2.2.1 Le candidat doit avoir :

- a) suivi avec succès une formation homologuée;
- b) assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur détenteur d'une qualification appropriée :
 - 1) *qualification de contrôle d'aérodrome* : Le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue.
 - 2) *Qualification de contrôle d'approche, de contrôle régional* : le contrôle d'approche à l'organe pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou trois mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - 3) *Qualification de contrôle radar de précision* : réservé
- c) *Réservé*

4.3.2.2.2.2 L'expérience spécifiée en 4.3.2.2.2.1.b) doit être acquise dans la période de six mois précédant immédiatement la candidature.

4.3.2.2.2.2.3 Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôle de la circulation aérienne dans une autre catégorie, ou de la même qualification pour un autre organe,



l'Autorité Aéronautique doit déterminer si l'expérience prescrite en 4.3.2.2.2 peut être réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

4.3.2.2.3 *Habilité*

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.

4.3.2.2.4 *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 aéronautique détermine les conditions applicables sur la base des conditions exigées pour chaque qualification. Ces conditions ne doivent pas être inférieure à celles qui sont prescrites pour la qualification la plus exigeante.

4.3.2.3 Privilèges du détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne et condition à observer dans l'exercice de ces privilèges

4.3.2.3.1 Sous réserves des conditions spécifiées en 1.2.5, 1.2.6 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins l'une des qualifications ci-après lui permettront :

- a) *qualification de contrôle d'aérodrome* : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur;
- b) *qualification de contrôle d'approche* : 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'organe assurant le contrôle d'approche;
- c) *qualification de contrôle radar d'approche* : Réservé
- d) *qualification de contrôle radar d'approche de précision* : Réservé
- e) *qualification de contrôle régional* : d'assurer le contrôle régional, et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur;
- f) *qualification de contrôle radar régional* : Réservé

4.3.2.3.2 Avant d'exercer les privilèges indiqués en 4.3.2.3.1, le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.

4.3.2.3.3 Le détenteur d'une licence ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Autorité aéronautique.

4.3.2.4 Validité des qualifications

4.3.2.4.1 *Aptitudes suffisantes*



4.3.2.4.1 Le titulaire d'une licence ne peut exercer une activité qu'il est habilité à pratiquer lorsque ses aptitudes sont diminuées par une maladie, l'excès de fatigue ou l'influence des boissons alcooliques, des stupéfiants, de médicaments, ou lorsque, selon sa propre appréciation ou celle du responsable du service concerné, il ne dispose plus des capacités requises.

4.3.2.4.2 En cas de maladie ou d'accident entraînant une incapacité de travail de plus de trente jours, le titulaire d'une licence doit, avant de reprendre son activité, se soumettre à un nouvel examen médical auprès d'un médecin aéronautique agréé et remettre la nouvelle attestation médicale d'aptitude à son employeur, qui la transmettra à l'Autorité Aéronautique.

4.3.2.4.3 En cas de doutes fondés, l'Autorité Aéronautique peut ordonner en tout temps un nouveau contrôle des aptitudes physiques, mentales et morales du titulaire ainsi que de ses capacités.

4.3.2.5 *Durée de validité*

4.3.2.5.1 La durée de validité des qualifications est d'un an. Les autorisations spéciales pour la formation pratique et la surveillance sur les postes de travail expirent à l'échéance de la qualification spécifique.

4.3.2.5.2 Si l'examen de contrôle a été effectué au cours des quarante-cinq jours précédant l'échéance d'une qualification, la nouvelle durée de validité est calculée à partir de la date d'échéance.

4.3.2.5.3 Lorsque le médecin a des raisons de supposer que l'état de santé de la personne examinée risque de se détériorer, il peut proposer à l'Autorité Aéronautique que la qualification requise pour exercer l'activité soumise à autorisation soit accordée ou prolongée pour une période inférieure à la durée de la validité réglementaire.

4.3.2.5.4 Indépendamment de ce qui précède, le titulaire d'une licence ne peut exercer l'activité à laquelle il est habilité aussi longtemps que ses aptitudes sont diminuées par une maladie ou un excès de fatigue, ou s'il est sous l'influence de boissons alcooliques, de stupéfiants ou de médicaments.

4.3.2.6 Prorogation et renouvellement

4.3.2.6.1 L'Autorité Aéronautique proroge ou renouvelle la qualification pour une nouvelle période, à la demande du titulaire, si celui-ci :

- a) présente une attestation d'aptitude physique établie par un médecin agréé;
- b) a exercé l'activité autorisée durant le nombre de jours prescrits à l'alinéa 2;
- c) a prouvé, dans le cadre d'un recyclage, qu'il possède toujours les capacités pratiques et les connaissances théoriques requises.

4.3.2.6.2 Pour la prorogation de la qualification, le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit avoir exercé pendant au moins 90 jours durant la validité de ladite qualification.



4.3.2.6.3 Une qualification devient caduque si son titulaire n'a pas exercé l'activité autorisée pendant plus de 60 jours consécutifs.

4.3.2.6.4 Si le titulaire ne remplit pas les conditions de 4.3.2.6.1 b- et c-, il devra prouver, dans un recyclage, qu'il satisfait aux exigences requises ou fournir une attestation du responsable du service concerné.

4.3.3 Instructeur

4.3.3.1 Nul ne doit dispenser l'instruction requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'a :

- a) une licence de contrôleur de la circulation aérienne assortie d'une qualification d'instructeur; ou
- b) le cas échéant, d'une autorisation de l'Autorité Aéronautique en vue de donner une formation spécifique.

4.3.3.2 Les deux catégories d'instructeurs sont les suivantes :

- a) Qualification d'instructeur de qualification de contrôleur de la circulation aérienne (ATCRI) ;
- b) Autorisation d'instructeur sur simulateur synthétique (SATC).

4.3.3.3 Nul ne peut dispenser de l'instruction sur un simulateur s'il n'est titulaire d'une qualification ATCRI, ou d'une autorisation SATCI.

4.3.3.4 Tout instructeur doit détenir au moins une licence et la qualification pour laquelle l'instruction est donnée.

4.3.3.5 *Validité*

4.3.3.5.1 Les qualifications d'instructeur sont valides pour trois (03) ans renouvelables.

4.3.3.5.2 La validité d'une autorisation spécifique ne peut excéder la période de trois ans.

4.3.3.6 Qualification d'instructeur de qualification de contrôleur de la circulation aérienne (ATCRI).

4.3.3.6.1 *Privilèges.* Les privilèges du titulaire d'une qualification ATCRI permettent de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et des qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.

4.3.3.6.2 *Conditions.* Tout candidat à une première qualification ATCRI doit :

- a)
 - 1) avoir suivi dans le cadre d'un organisme de formation agréé de manière complète et satisfaisante une formation ATCRI approuvée ;



- 2) avoir exercé l'activité de contrôleur de la circulation aérienne dans la catégorie de qualification pour laquelle on veut être instructeur pendant au moins trois ans ;
 - 3) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 90 jours l'activité de contrôleur de la circulation aérienne dans la catégorie de qualification pour laquelle on veut être instructeur, ou effectué sur un simulateur l'activité de contrôleur de la circulation aérienne dans la catégorie considérée pendant une période définie par l'Autorité Aéronautique ; et
 - 4) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de contrôleur de la circulation aérienne et sous la surveillance d'un ATCRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, pendant une période d'instruction fonction de l'aérodrome ou du simulateur qui relève des responsabilités d'un ATCRI.
- b) Avant que les privilèges de la qualification ATCRI ne soient étendus à d'autres qualifications de contrôleur de la circulation aérienne, le titulaire doit :
- 1) avoir effectué dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 90 jours l'activité en tant que contrôleur de la circulation aérienne sur le terrain ou sur simulateur,
 - 2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques d'une formation ATCRI approuvée, et
 - 3) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de catégorie sous la surveillance d'un ATCRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, au moins 3 heures d'instruction sur le terrain ou sur simulateur correspondant.

4.3.3.6.3 Prorogation et renouvellement

4.3.3.6.3.1 Pour la prorogation d'une qualification ATCRI, le candidat doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

- a) dispensé une des parties d'un programme complet de qualification de contrôleur de circulation aérienne/recyclage/de maintien de compétence, ou
- b) suivi un cours de recyclage ATCRI acceptable par l'Autorité Aéronautique.

4.3.3.6.3.2 Si la qualification est périmée, le candidat doit :

- a) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, 90 jours d'activité en tant que contrôleur de la circulation aérienne sur le terrain ou sur simulateur, s'il est autorisé par l'Autorité Aéronautique ;
- b) avoir suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'une formation ATCRI approuvée, telles que déterminées par l'Autorité Aéronautique en fonction de l'expérience récente du candidat ; et
- c) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de contrôleur de la circulation aérienne et sous la responsabilité d'un ATCRI désigné à cet effet par l'Autorité Aéronautique, au moins 3 heures d'instruction sur le terrain ou sur le simulateur correspondant.

4.3.4 Qualification examinateur



4.3.4.1 Généralités

4.3.4.1.1 Conditions

4.3.4.1.1.1 Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

4.3.4.1.1.2 Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que contrôleur de la circulation aérienne lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs/inspecteurs qui ne sont pas titulaire des qualifications d'instructeur peuvent être autorisés par l'Autorité Aéronautique.

4.3.4.1.1.3 Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir passé, sous supervision, au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'examineur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve pratique d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier du candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité Aéronautique ou par un examinateur expérimenté autorisé désigné à cet effet.

4.3.4.2 Validité

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans. L'autorisation est prorogée sur la seule appréciation de l'Autorité Aéronautique.

4.3.4.3 Examineur de qualification

Les privilèges d'un examinateur permettent de conduire :

- a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et des qualifications de catégorie ;
- b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de catégorie.

4.4 Licence d'agent technique d'exploitation

4.4.1 Conditions de délivrance de la licence

4.4.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus



4.4.1.2 Connaissances

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

Droit aérien

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

Connaissances générales des aéronefs

- b) principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs ; systèmes et instruments des aéronefs ;
- c) limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs ;
- d) liste minimale d'équipement (LME) ;

Procédures de préparation du vol et de calcul des performances

- e) effet du chargement et du centrage sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ;
- f) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation du carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aérodromes de décollage ; exploitation sur de grandes distances ; conduite du vol en croisière ;
- g) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;
- h) principe de base des systèmes d'établissement des plans de vol sur ordinateur ;

Performances humaines

- i) performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;

Météorologie

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

Navigation

- l) principe de la navigation aérienne particulièrement en ce qui concerne les vols aux instruments ;

Procédures opérationnelles

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

Principes de vol

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



Radiocommunications

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

4.4.1.3 *Expérience*

4.4.1.3.1 Le candidat doit avoir acquis l'expérience suivante :

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

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

4.4.1.4 *Habilité*

le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable :

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



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

Sous réserve des conditions spécifiées en 1.2.5, la licence d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans l'arrêté n° 731/MINT du 07 juin 2005.

4.5 Licence d'opérateur radio de station aéronautique

4.5.1 Conditions de délivrance de la licence

4.5.1.1 Le candidat doit remplir les conditions spécifiées en 4.5.1

4.5.1.2 *Age*

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.5.1.3 *Connaissances*

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

Connaissances générales

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

procédures opérationnelles

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

Réglementation

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

Equipement de télécommunication

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

4.5.1.4 *Expérience*

4.5.1.4.1 Le candidat doit avoir :

- a) suivi avec succès un cours homologué pendant la période de 12 mois précédant immédiatement sa candidature et doit avoir 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.



4.5.1.5 *Habilité*

Le candidat doit 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 message radiotéléphoniques avec efficacité et précision.

4.5.2 Privilèges de l'opérateur radio de station aéronautique et conditions à observer dans l'exercice de ses privilèges

4.5.2.1 Sous réserve des conditions spécifiée en 1.2.5 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettent de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le détenteur doit être au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipements et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

4.6 Personnel de météorologie aéronautique

Réservé



APPENDICE
MODELE DE LICENCE

Page 1

REPUBLIQUE DU CAMEROUN REPUBLIC OF CAMEROON Paix – Travail – Patrie Peace – Work - Fatherland CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY
LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT II FLIGHT ENGINEER LICENCE
Délivré conformément aux normes OACI Issued in accordance with ICAO Standards



Page 2

	III N° Licence Licence number _____
IV	Nom et prénom du titulaire <i>Last and first name of holder</i>
IVa	Date et lieu de Naissance <i>Date and Place of birth</i>
V	Adresse du titulaire <i>Address of Holder</i>
VI	Nationalité du titulaire <i>Nationality of Holder</i>
VII	Signature du titulaire <i>Signature of holder</i>
VIII	Autorité de délivrance <i>Issuing Authority</i>
X	Signature de l'Autorité de délivrance et date <i>Signature of issuing Authority and date</i>
XI	Cachet de l'Autorité de délivrance <i>Stamp of issuing Authority</i>

Page 1

REPUBLIQUE DU CAMEROUN REPUBLIC OF CAMEROON
 Paix - Travail - Patrie Peace - Work - Fatherland
 CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY
 I

LICENCE DE PILOTE
 II
 PILOT LICENCE

Délivré conformément aux normes OACI



Page 2

	III N° Licence Licence number _____
III	Numéro de licence <i>Licence number</i>
IV	Nom et prénom du titulaire <i>Last and first name of holder</i>
IVa	Date et lieu de Naissance

	<i>Date and Place of birth</i>
V	Adresse du titulaire <i>Address of Holder</i>
VI	Nationalité du titulaire <i>Nationality of Holder</i>
VII	Signature du titulaire <i>Signature of holder</i>
VIII	Autorité de délivrance <i>Issuing Authority</i>
X	Signature de l'Autorité de délivrance et date <i>Signature of issuing Authority and date</i>
XI	Cachet de l'Autorité de délivrance <i>Stamp of issuing Authority</i>

Page 3

II	Désignation de la licence et date de délivrance initiale <i>Titles of licences, date of initial issue</i>
IX	Validité: La licence doit être réémise au plus tard le Les privilèges de cette licence doivent être exercés seulement si le détenteur a une attestation médicale valide pour les privilèges requis. <i>Validity: This licence is to be re-issued not later than The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege.</i>
II	Privilège de la radiotéléphonie: le titulaire de cette licence a démontré sa compétence pour travailler en anglais avec un équipement RT à bord. <i>Radiotelephony privileges: The holder of this licence has demonstrated competence to operate RFT equipment on board aircraft in English (other languages specified).</i>
XIII	Observations : <i>Remarks:</i>



Page 4

XII Qualification à proroger <i>Ratings to be revalidated</i>	
Type <i>Type</i>	Observations/Restrictions <i>Remarks / Restrictions</i>

REPUBLIQUE DU CAMEROUN REPUBLIC OF CAMEROON
 Paix - Travail - Patrie Peace - Work - Fatherland
 CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

**LICENCE DE TECHNICIEN DE
 MAINTENANCE DES AERONEFS
 II
 TECHNICIAN MAINTENANCE LICENCE**

Délivré conformément aux normes OACI
 Issued in accordance with ICAO Standards

	III N° Licence Licence number _____
IV	Nom et prénom du titulaire <i>Last and first name of holder</i>
IVa	Date et lieu de Naissance <i>Date and Place of birth</i>
V	Adresse du titulaire <i>Address of Holder</i>
VI	Nationalité du titulaire <i>Nationality of Holder</i>
VII	Signature du titulaire <i>Signature of holder</i>
VIII	Autorité de délivrance <i>Issuing Authority</i>
X	Signature de l'Autorité de délivrance et date <i>Signature of issuing Authority and date</i>
XI	Cachet de l'Autorité de délivrance <i>Stamp of issuing Authority</i>

SERVICES DU PREMIER MINISTRE
VISA

002600 01 SEP. 00

PRIME MINISTER'S OFFICE

