

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

- Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

Volume III

- Arrêté n° 4356 du 31 mars 2014** relatif à la navigabilité des aéronefs civils 139
- Arrêté n° 4358 du 31 mars 2014** relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile ... 148

Arrêté n° 4356 du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils

Le ministre d'Etat,
ministre des transports, de l'aviation civile
et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu le Traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu le règlement n° 07-12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 67-215 du 7 août 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions de navigabilité des aéronefs civils.

Article 2 : Les conditions de navigabilité des aéronefs civils sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE :

NAVIGABILITE DES AERONEFS CIVILS

TABLE DES MATIÈRES

1	GÉNÉRALITÉS
1.1.1	Domaine d'application
1.1.2	Définitions
1.1.3	Abréviations
2	CERTIFICATION DE TYPE
2.1.1	Domaine d'application
2.1.2	Certificat de type
2.1.3	Certificat libérateur pour les pièces et équipements
3	PRODUCTION (RESERVÉ)
4	CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ
4.1.1	Domaine d'application
4.1.2	Éligibilité
4.1.3	Classification de certificats de navigabilité
4.1.4	Amendement de certificat de navigabilité
4.1.5	Transfert et restitution du certificat de navigabilité
4.1.6	Durée de validité du certificat de navigabilité
4.1.7	Identification des aéronefs — Limitations
4.1.8	Délivrance de certificat de navigabilité
4.1.9	Demande de renouvellement du certificat de navigabilité
4.1.10	Modèle de certificat de navigabilité
4.1.11	Délivrance d'un permis de vol
4.1.12	Certificat acoustique
4.1.13	Perte temporaire de la navigabilité
4.1.14	Cas d'un aéronef endommagé
5	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ
5.1.1	Domaine d'application
5.1.2	Détermination du maintien de la navigabilité
5.1.3	Renseignements relatifs au maintien de la navigabilité
6	GESTION DE LA SECURITÉ
ANNEXE I MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ	

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement prescrit les exigences relatives :

- (1) à la certification d'aéronef et composants aéronautiques ;
- (2) à la délivrance de certificats de navigabilité et autres certifications de produits aéronautiques ; et
- (3) au maintien de la navigabilité de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (4) à la remise en état et aux modifications de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (5) à l'entretien et à l'entretien préventif de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (6) aux inspections de l'aéronef.

(b) Le présent règlement s'applique à tous les aéronefs civils immatriculés en République du Congo et à tous les produits aéronautiques destinés à être utilisés sur les aéronefs.

1.1.2 DÉFINITIONS

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

- (1) **Aéronef.** — Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (2) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** — Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
- (3) **À l'épreuve du feu.** — Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
- (4) **Altitude-pression.** — Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
- (5) **Approuvé.** — Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
- (6) **Autorité.** — Agence Nationale de l'Aviation Civile de la République du Congo.

(7) **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.

(8) **Catégorie A.** — En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la Partie IVB et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

(9) **Catégorie B.** — En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B puisse poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

(10) **Certificat de type.** — Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

(11) **Charges limites.** — Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.

(12) **Charge ultime.** — Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.

(13) **Coefficient de sécurité.** — Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.

(14) **Conditions d'utilisation prévues.** — Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

- (i) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
- (ii) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.
- (15) **Configuration (d'un avion).** — Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.
- (16) **Domage provenant d'une source discrète.** — Dommage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.
- (17) **Éléments soumis au contrôle.** — Rubriques d'entretien et/ou modifications qui doivent être inspectées par une personne autre que celle qui a effectué le travail et comprenant au moins les travaux qui peuvent causer une panne, un mauvais fonctionnement, ou défaut mettant en danger l'exploitation de l'aéronef, si non effectués convenablement ou si des pièces ou du matériel inappropriés sont utilisés.
- (18) **En état de navigabilité.** — État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
- (19) **État de conception.** — État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (20) **État de construction.** — État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (21) **État d'immatriculation.** — État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (22) **Facteur de charge.** — Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.
- (23) **Groupe motopropulseur.** — Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.
- (24) **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.
Le terme «giravion» signifie «hélicoptère».
- (25) **Hélicoptère de classe de performances 1.** — Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.
- (26) **Hélicoptère de classe de performances 2.** — Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (27) **Hélicoptère de classe de performances 3.** — Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
- (28) **Justification satisfaisante.** — Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.
- (29) **Maintenance.** — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (30) **Maintenance préventive.** — Entretien réalisé dans l'intention de réduire la probabilité de défauts d'un produit aéronautique ou le changement d'un système. L'entretien préventif est planifié, préparé et programmé avant la panne probable d'un produit aéronautique ou d'un système.

- (31) **Maintien de la navigabilité.** — Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- (32) **Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage.** — Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.
- (33) **Masse de calcul au décollage.** — Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.
- (34) **Masse de calcul pour les évolutions au sol.** — Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.
- (35) **Modification majeure.** — Une modification majeure est un changement de la conception de type non prévu dans les spécifications relatives à l'aéronef, à ses moteurs ou à ses hélices, qui pourrait avoir une incidence assez marquée sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurelle, les performances, le fonctionnement des moteurs, les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.
- (36) **Modification.** — Changement de la conception de type d'un aéronef/produit aéronautique en conformité avec une norme approuvée.
- (37) **Moteur.** — Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
- (38) **Moteur(s) le(s) plus défavorable(s).** — Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.
- (39) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (40) **Principes des facteurs humains.** — Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (41) **Programme national de sécurité.** — Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (42) **Règlement applicable de navigabilité.** — Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (43) **Remise en état.** — La restauration d'un aéronef/produit aéronautique en utilisant des méthodes, des techniques, et des pratiques acceptables pour l'Autorité, y compris le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation, le remontage et l'essai selon les normes et les données techniques approuvées, ou selon les normes et les données techniques en vigueur acceptables pour l'Autorité, développées et documentées par l'État de conception, le titulaire du certificat de type ou de certificat de type supplémentaire, ou selon un agrément de fabrication de matériels et de pièces d'aéronef fabriquées sous autorisation PMA ou TSO.
- (44) **Réparation.** — Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.
- (45) **Réparation majeure.** — Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurale, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées.
- (46) **Résistant au feu.** — Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
- (47) **Surface d'atterrissage.** — Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée

utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.

(48) **Surface de décollage.** — Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.

(49) **Système de gestion de la sécurité (SGS).** — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(50) **Validation (d'un certificat de navigabilité).** — Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

- | | | |
|-----|-------------|---|
| (1) | ANAC | Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo |
| (2) | ETSO | Norme de performance minimale européenne (European Technical Standard Order) |
| (3) | CTA | Certificat de transporteur aérien ou PEA |
| (4) | OMA | Organisme de maintenance agréé |
| (5) | PMA | Approbation de fabrication de pièce de remplacement et de modification (Parts Manufacturing Autorisation) |
| (6) | RAC | Règlement aéronautique du Congo |
| (7) | TSO | Norme de performance minimale (Technical Standard Order) |

2 CERTIFICATION DE TYPE

2.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent chapitre décrit les exigences applicables pour la certification des aéronefs immatriculés en République du Congo et des produits aéronautiques associés.

2.1.2 CERTIFICAT DE TYPE

- (a) La République du Congo ne délivre pas de certificat de type.
- (b) Sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef ou élément d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité, la République du Congo accepte le certificat de type délivré par l'État de conception, définissant la conception et signifiant l'approbation technique du type d'aéronef.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives aux procédures d'acceptation d'un certificat de type sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.1.3 CERTIFICAT LIBÉRATOIRE POUR LES PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS

- (a) La conformité des pièces et équipements à installer sur un aéronef ou élément d'aéronef détenteur d'un certificat de type doit être démontrée :
- (1) dans le cadre des procédures de certification de type pour l'aéronef ou l'élément d'aéronef dans lequel elles doivent être installées, ou
 - (2) le cas échéant, en vertu des procédures d'autorisation TSO/ETSO, ou
 - (3) dans le cas de pièces standards, conformément aux normes reconnues officiellement.
- (b) Aucune pièce ou équipement, à l'exception de pièce standard, n'est admissible en vue de son installation sur un aéronef ou un élément d'aéronef à moins d'être accompagné d'un document libératoire autorisé, attestant de la navigabilité et de la conformité de la pièce ou de l'équipement.

3 PRODUCTION

Réservé

4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

4.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent chapitre prescrit les procédures requises pour la délivrance des certificats de navigabilité.

4.1.2 ÉLIGIBILITÉ

(a) Tout propriétaire d'aéronef immatriculé en République du Congo, ou son représentant, doit demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef ;

- (b) Le postulant à un certificat de navigabilité doit en faire la demande selon le formulaire et la manière prescrite par l'ANAC.

Les conditions et modalités de demande de certificat de navigabilité sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

4.1.3 CLASSIFICATION DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ

- (a) Un certificat de navigabilité est délivré pour un aéronef dans la catégorie, le type et le modèle spécifiés dans le certificat de type par l'État de conception et en fonction de son exploitation.
- (b) L'ANAC peut délivrer un permis de vol.

4.1.4 AMENDEMENT DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'ANAC peut amender ou modifier un certificat de navigabilité :
- (1) à la demande de l'exploitant ; et
 - (2) sur sa propre initiative.

4.1.5 TRANSFERT ET RESTITUTION DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Le propriétaire d'un aéronef doit transférer le certificat de navigabilité :
- (1) au locataire de l'aéronef ; et
 - (2) à l'acheteur de l'aéronef en cas de maintien de l'immatriculation en République du Congo.
- (b) Le propriétaire doit restituer à l'ANAC le certificat de navigabilité de l'aéronef en cas de changement d'immatriculation.

4.1.6 DURÉE DE VALIDITÉ DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) *Certificat de navigabilité.* — À moins que le certificat de navigabilité ne soit restitué, suspendu, révoqué, ou qu'une date limite de validité ne soit spécialement arrêtée par l'ANAC, la validité du certificat de navigabilité est fixée à :
- (1) douze (12) mois lorsque l'aéronef est entretenu par un organisme de maintenance agréé (OMA) ; ou
 - (2) six (6) mois lorsque l'aéronef n'est pas entretenu par un organisme de maintenance agréé selon les dispositions du RAC 05.
- (b) *Permis de vol.* — Le permis de vol est valide pour la date et la durée mentionnée sur le permis mais ne dépasse guère 72 heures.

4.1.7 IDENTIFICATION DES AÉRONEFS — LIMITATIONS

- (a) Tout postulant à un certificat de navigabilité doit démontrer que l'aéronef :
- (1) est correctement immatriculé, les marques d'immatriculation conformes aux dispositions du règlement applicable d'immatriculation ; et
 - (2) est doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents comportant les instructions et renseignements complémentaires d'utilisation et indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement.

4.1.8 DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'ANAC délivre un certificat de navigabilité si :
- (1) le postulant prouve à l'ANAC que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par un certificat de type ou un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'État de conception ;
 - (2) l'aéronef a été inspecté selon les prescriptions du présent règlement et jugé en état de navigabilité dans les trente (30) derniers jours par des personnes autorisées par l'ANAC ; et
 - (3) après une inspection, l'ANAC juge que l'aéronef est conforme à la conception de type et qu'il est dans un état permettant une exploitation sûre.
- (b) L'ANAC ne délivre et ne valide un certificat de navigabilité que sur la base d'une justification satisfaisante indiquant que l'aéronef est conforme aux normes applicables du présent règlement.
- (c) Quand un aéronef importé pour l'immatriculation au Congo, possède un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un État contractant, l'ANAC peut considérer que ce certificat de navigabilité constitue une justification satisfaisante ou un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité pour :
- (1) la délivrance d'un certificat de navigabilité ; ou
 - (2) la validation du certificat de navigabilité original.

La période de validation d'un certificat de navigabilité ne doit pas dépasser celle portée sur le certificat de navigabilité de l'État contractant tiers.

4.1.9 DEMANDE DE RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) La demande de renouvellement du certificat de navigabilité doit être soumise au moins vingt-cinq (25) jours avant la date d'expiration du certificat.

4.1.10 MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Le certificat de navigabilité doit contenir les renseignements réglementaires exigés par le présent règlement.
- (b) Le certificat de navigabilité est établi en français avec une traduction en anglais.
- (c) Tous les aéronefs employés à la navigation aérienne doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité.

Voir Annexe I pour le modèle de certificat de navigabilité.

4.1.11 DÉLIVRANCE D'UN PERMIS DE VOL

- (a) L'ANAC peut délivrer un permis de vol à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux normes applicables de navigabilité, dans le but de :
- (1) faire un vol vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;
 - (2) effectuer les essais après maintenance ;
 - (3) livrer ou exporter l'aéronef ;
 - (4) éloigner l'aéronef des zones de danger ;
 - (5) exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au-dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié. L'emport du poids supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.
- (b) Dans le cas de permis de vol, l'ANAC exige une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de

maintenance, conformément au RAC 05 — Organisme de maintenance agréé — stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.

- (c) L'exploitant doit obtenir des États survolés, toutes les autorisations requises pour des vols au-delà du territoire de la République du Congo.

4.1.12 CERTIFICATION ACOUSTIQUE

- (a) Sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables au RAC 20, l'ANAC valide la certification ou la ré-certification acoustique accordée par l'État de conception.
- (b) Les aéronefs compris dans les catégories définies aux fins de la certification acoustique, doivent être munis d'un certificat acoustique.
- (c) Le certificat acoustique délivré par l'ANAC comprenant les renseignements indiqués dans le modèle prescrit par décision du Directeur Général de l'ANAC doit se trouver à bord de l'aéronef.

4.1.13 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Tout aéronef non maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement ne doit pas être utilisé tant qu'il n'a pas été remis en état de navigabilité.

4.1.14 CAS D'UN AÉRONEF ENDOMMAGÉ

- (a) L'ANAC, en cas de dommages sur tout aéronef immatriculé en République du Congo, jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité conformément au présent règlement :
- (1) l'ANAC interdit à l'aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité si elle considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité ;
 - (2) l'ANAC peut dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra voler, sans passagers payants, jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité ; et
 - (3) l'ANAC permet à l'aéronef de reprendre son vol si elle considère que les dégâts sont tels que l'aéronef est encore en état de navigabilité.
- (b) Lorsque les dommages surviennent ou sont découverts quand l'aéronef immatriculé en

République du Congo se trouve sur le territoire d'un autre État contractant, l'Autorité de cet État contractant doit :

- (1) empêcher l'aéronef de reprendre le vol ; et
 - (2) aviser immédiatement l'ANAC en lui communiquant tous les détails des dommages pour lui permettre de formuler le jugement mentionné à la section 4.1.13, paragraphe (a) ci-dessus.
- (c) Si l'ANAC considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, elle interdit à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'ANAC peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'ANAC tient compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application de la section 4.1.14, paragraphe (b) ci-dessus, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Cet État contractant autorisera ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.
- (d) Si la République du Congo est l'État d'immatriculation et que l'ANAC considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef peut être autorisé à reprendre son vol.

5 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre prescrit les règlements régissant le maintien de l'état de navigabilité des aéronefs civils immatriculés en République du Congo.

5.1.2 DÉTERMINATION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef immatriculé en République du Congo doit assurer le maintien de la navigabilité pendant sa durée de vie utile et aussi faire en sorte que l'aéronef :

- (1) demeure conforme au présent règlement suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ; et
- (2) soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance du RAC 05 ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions du présent règlement.

5.1.3 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'État de conception sont directement applicables.
- (b) Les propriétaires ou les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg et des hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3180 kg, doivent fournir à l'ANAC et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef, des renseignements sur :
 - (1) les défauts ;
 - (2) anomalies de fonctionnement, défauts ; et
 - (3) autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives au Rapport de difficultés en service sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

- (c) Les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doivent avoir un programme de maintien de l'intégrité structurale pour assurer la navigabilité de l'avion. Le programme doit contenir des renseignements précis concernant la prévention et le contrôle de la corrosion.

6 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le RAC 21 contient des dispositions relatives aux exigences en matière de gestion de la sécurité en République du Congo.

ANNEXE I. MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

RÉPUBLIQUE DU CONGO

REPUBLIC OF CONGO

CDN — DSA/14

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY



CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

N° DU CERTIFICAT :

CERTIFICATE NUMBER

1. Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration marks</i> TN — <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	2. Constructeur et désignation de l'aéronef <i>Manufacturer and designation of the aircraft</i>	3. N° de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i>
4. Catégorie : <i>Category</i>		5. Mention d'emploi : <i>Mention of operation</i>
6. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et au Règlement Aéronautique du Congo. Cet aéronef est apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicable. <i>The certificate of airworthiness is issued pursuant to the Convention on international civil aviation dated 07 december 1944 and to the civil aviation regulations of the Congo. In respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained in accordance with with the foregoing and the pertinent operating limitations.</i>		
Le Directeur Générale (signature) : <i>The General Director</i>		
Délivré le : <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <i>Date of issue</i>		

Date de l'examen Exam date	Lieu de l'examen Place of examination	Résultat / Validité Result / Validity	Signature de l'Autorité émettrice Signature of issuing Authority

Arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile

Le ministre d'Etat,
ministre des transports, de l'aviation civile
et de la marine marchande,

Vu la Constitution,
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu le Traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu le règlement n° 07-12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchand ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions relatives à la délivrance des licences, qualifications et autorisations du personnel de l'aéronautique civile.

Article 2 : Les conditions relatives à la délivrance des licences, qualifications et autorisations du personnel de l'aéronautique civile sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE :

**LICENCES DU PERSONNEL DE
L'AERONAUTIQUE CIVILE**

TABLE DES MATIÈRES

1.1	DISPOSITIONS GENERALES
1.1.1	Généralités
1.1.1.1	Domaine d'application
1.1.1.2	Définitions
1.1.1.3	Abréviations
1.1.2	Règles générales relatives à la délivrance des licences
1.1.2.1	Domaine d'application
1.1.2.2	Règles générales relatives à la délivrance des licences
1.1.2.3	Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre d'équipage de conduite
1.1.2.4	Méthode de validation d'une licence
1.1.2.5	Privilèges du titulaire d'une licence
1.1.2.6	Aptitude physique et mentale
1.1.2.7	Validité des licences
1.1.2.8	Diminution de l'aptitude physique ou mentale
1.1.2.9	Usage de substances psychoactives
1.1.2.10	Formation homologuée et organisme de formation aéronautique
1.1.2.11	Compétences linguistiques
1.1.2.12	Règles générales relatives aux licences et qualifications
1.1.3	Validation de licences, qualifications étrangères et militaires
1.1.3.1	Licences de pilote privé et qualifications délivrées sur la base de licence étrangère
1.1.3.2	Pilotes militaires ou anciens pilotes militaires de transport - Règles générales
1.1.4	Règles générales pour les examens et entraînements
1.1.4.1	Examens -Règles générales d'application
1.1.4.2	Examens théoriques-Conditions d'admissibilité
1.1.4.3	Prérequis pour les examens pratiques
1.1.4.4	Examens pratiques -Procédures générales
1.1.4.5	Examens pratiques -Aéronefs et équipements exigés
1.1.4.6	Réexamen après échec
1.1.4.7	Prise en compte du temps d'instruction
1.1.4.8	Instruction en vol reçue d'un instructeur non autorisé par l'ANAC
1.1.4.9	Limitations liées à l'utilisation des simulateurs de vol ou dispositifs de formation en vol
1.1.4.10	Diplômes délivrés par des centres de formation homologués sous des conditions différentes du présent règlement — Règles spéciales

1.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS — PILOTES, INSTRUCTEUR EN VOL ET INSTRUCTEURS AU SOL

1.2.1 Qualifications aéronefs et autorisations

- 1.2.1.1 Conditions générales
- 1.2.1.2 Qualifications de catégorie
- 1.2.1.3 Qualifications de classe et de type
- 1.2.1.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires
- 1.2.1.5 Conditions exigées pour la délivrance des qualifications de classe et de type
- 1.2.1.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration d'habileté
- 1.2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire
- 1.2.1.8 Cas où une autorisation d'assurer l'instruction est nécessaire
- 1.2.1.9 Prise en compte du temps de vol
- 1.2.1.10 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans
- 1.2.1.11 Exigences pour les qualifications de pilote de Catégories II et III
- 1.2.1.12 Autorisation spéciale pour le pilote — Vols sur les aéronefs civils

1.2.2 Cartes d'élève pilote

- 1.2.2.1 Domaine d'application
- 1.2.2.2 Exigences en matière d'éligibilité
- 1.2.2.3 Demande
- 1.2.2.4 Exigences en matière des vols en solo sur campagne
- 1.2.2.5 Limitations générales
- 1.2.2.6 Conditions des vols en solo sur campagne

1.2.3 Licence de pilote privé — Avion

- 1.2.3.1 Domaine d'application
- 1.2.3.2 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère
- 1.2.3.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.2.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion
- 1.2.3.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère
- 1.2.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée
- 1.2.3.7 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

1.2.4 Licence de pilote professionnel

- 1.2.4.1 Domaine d'application
- 1.2.4.2 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories aéronef à

sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère

- 1.2.4.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion
- 1.2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère
- 1.2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée
- 1.2.4.7 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

1.2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion

- 1.2.5.1 Domaine d'application
- 1.2.5.2 Conditions générales de délivrance de la licence
- 1.2.5.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.2.5.4 Expérience
- 1.2.5.5 Instruction de vol

1.2.6 Licence de pilote de ligne

- 1.2.6.1 Domaine d'application
- 1.2.6.2 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère
- 1.2.6.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion
- 1.2.6.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère
- 1.2.6.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée

1.2.7 Qualification de vol aux instruments

- 1.2.7.1 Domaine d'application
- 1.2.7.2 Conditions de délivrance de la qualification pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère
- 1.2.7.3 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.2.7.4 Expérience
- 1.2.7.5 Instruction de vol

1.2.8 Qualification d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères

- 1.2.8.1 Domaine d'application
- 1.2.8.2 Conditions de délivrance de la qualification
- 1.2.8.3 Privilèges du titulaire de la qualification

	et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	1.3.5.2	Licences et qualifications exigées
1.2.8.4	Qualifications et limitations d'instructeur en vol	1.3.5.3	Validation de la licence étrangère ou de l'autorisation spéciale du personnel commercial — Exploitation d'aéronef civil immatriculé en République du Congo et en location par un non-ressortissant du Congo
1.2.9	Licence de pilote de planeur		
1.2.9.1	Domaine d'application	1.3.5.4	Exigences en matière d'éligibilité
1.2.9.2	Conditions de délivrance de la licence	1.3.5.5	Qualifications complémentaires d'aéronef
1.2.9.3	Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	1.3.5.6	Exigences en matière de connaissances aéronautiques
		1.3.5.7	Exigences en matière d'expérience aéronautique
1.2.10	Licence de pilote de ballon libre	1.3.5.8	Exigences en matière d'habileté
		1.3.5.9	Exigences en matière de médecine aéronautique et premiers soins
1.2.10.1	Domaine d'application	1.3.5.10	Validation de licences étrangères du personnel de cabine
1.2.10.2	Conditions de délivrance de la licence	1.3.5.11	Privilèges et limitations
1.2.10.3	Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges		
1.3	LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES	1.4	AUTORISATIONS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE
1.3.1	Généralités	1.4.1	Généralités
1.3.1.1	Règles générales relatives aux licences et qualifications	1.4.1.1	Règles générales relatives aux licences et qualifications
1.3.1.2	Domaine d'application	1.4.1.2	Domaine d'application
1.3.2	Licence de navigateur	1.4.2	Licence (de technicien/mécanicien) de maintenance aéronef
1.3.2.1	Domaine d'application	1.4.2.1	Domaine d'application
1.3.2.2	Conditions de délivrance de la licence	1.4.2.2	Conditions de délivrance de la licence
1.3.2.3	Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	1.4.2.3	Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
1.3.2.4	Validation de la licence étrangère ou de l'autorisation spéciale de navigateur - Exploitation d'aéronef civil immatriculé en République du Congo et en location par un non-ressortissant du Congo	1.4.2.4	Catégories
		1.4.2.5	Élève des organismes de formation aéronautique
1.3.2.5	Qualifications complémentaires d'aéronefs	1.4.2.6	Validation de licences étrangères de (technicien/mécanicien) de maintenance
1.3.2.6	Validation de licences étrangères de navigateur	1.4.3	Licence de contrôleur de la circulation aérienne
1.3.3	Licence de mécanicien navigant	1.4.3.1	Domaine d'application
		1.4.3.2	Conditions de délivrance de la licence
1.3.3.1	Domaine d'application	1.4.3.3	Licences et qualifications exigées
1.3.3.2	Conditions de délivrance de la licence	1.4.3.4	Exigences en matière d'expérience pratique qualifications de centre
1.3.3.3	Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges	1.4.3.5	Exigences en matière d'habileté — Postes d'affectation
1.3.3.4	Validation de licences étrangères de mécanicien navigant	1.4.3.6	Exigences en matière d'habileté — Qualification de centre
1.3.4	Opérateur radiotéléphoniste navigant	1.4.3.7	Privilèges et limitations
		1.4.3.8	Amplitude horaire
1.3.4.1	Opérateur radiotéléphoniste navigant	1.4.3.9	Exigences en matière de pratiques générales
1.3.5	Licence du personnel de cabine	1.4.3.10	Validation de licence de contrôleur de la circulation aérienne
		1.4.3.11	Validation de licences étrangères de contrôleur de la circulation aérienne
1.3.5.1	Domaine d'application		

1.4.4 Qualification de contrôleur de la circulation aérienne

- 1.4.4.1 Domaine d'application
- 1.4.4.2 Catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne
- 1.4.4.3 Conditions exigées pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne
- 1.4.4.4 Privilèges du détenteur de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

1.4.5 Licence d'agent technique d'exploitation

- 1.4.5.1 Domaine d'application
- 1.4.5.2 Conditions de délivrance de la licence
- 1.4.5.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.4.5.4 Validation de licence étrangère d'agent technique d'exploitation

1.4.6 Licence d'opérateur radio de station aéronautique

- 1.4.6.1 Domaine d'application
- 1.4.6.2 Conditions de délivrance de la licence
- 1.4.6.3 Privilèges de l'opérateur radio de station aéronautique et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges
- 1.4.6.4 Validation de licence étrangère d'opérateur radio de station aéronautique

1.4.7 Personnel de météorologie aéronautique

- 1.4.7.1 Domaine d'application
- 1.4.7.2 Personnel de météorologie aéronautique (Réservé)

1.4.8 Licence de spécialiste de parachute

- 1.4.8.1 Domaine d'application
- 1.4.8.2 Exigences en matière d'éligibilité
- 1.4.8.3 Licence exigée
- 1.4.8.4 Licence de spécialiste de parachute — Majeur — Exigences en matière d'expérience, de connaissances et de compétence
- 1.4.8.5 Militaires spécialistes et anciens militaires — Spécialistes — Règles spéciales
- 1.4.8.6 Licence de maître spécialiste de parachute — Exigences en matière d'expérience, de connaissances et de compétence
- 1.4.8.7 Qualifications de type
- 1.4.8.8 Types de qualifications complémentaires — Exigences
- 1.4.8.9 Privilèges et limitations
- 1.4.8.10 Installations et équipements
- 1.4.8.11 Règles de performances

- 1.4.8.12 Dossiers
- 1.4.8.13 Scellement

1.4.9 Élève contrôleur de la circulation aérienne

- 1.4.9.1 Domaine d'application
- 1.4.9.2 Exigences en matière d'éligibilité
- 1.4.9.3 Exigences en matière de contrôle de la circulation aérienne

1.5 CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

1.6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

1.6.1 Attestations médicales — Généralités

- 1.6.1.1 Domaine d'application
- 1.6.1.2 Classes d'attestation médicale
- 1.6.1.3 Délivrance spéciale d'une attestation médicale
- 1.6.1.4 Refus de délivrance d'attestation médicale

1.6.2 Spécifications relatives aux attestations médicales

- 1.6.2.1 Généralités
- 1.6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale
- 1.6.2.3 Conditions de test d'acuité visuelle
- 1.6.2.4 Conditions de perception des couleurs
- 1.6.2.5 Conditions des tests d'audition

1.6.3 Attestation médicale de Classe

- 1.6.3.1 Objet
- 1.6.3.2 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale
- 1.6.3.3 Conditions d'aptitude physique et mentale
- 1.6.3.4 Conditions de vision
- 1.6.3.5 Conditions d'audition

1.6.4 Attestation médicale de Classe 2

- 1.6.4.1 Objet
- 1.6.4.2 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale
- 1.6.4.3 Conditions d'aptitude physique et mentale
- 1.6.4.4 Conditions de vision
- 1.6.4.5 Conditions d'audition

1.6.5 Attestation médicale de Classe 3

- 1.6.5.1 Généralités
- 1.6.5.2 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale
- 1.6.5.3 Conditions d'aptitude physique et mentale
- 1.6.5.4 Conditions de vision
- 1.6.5.5 Conditions d'audition

1.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) L'objet du présent règlement est de définir :

- (1) les exigences en matière de délivrance des licences, qualifications et autorisations du personnel navigant et du personnel au sol selon besoin ;
- (2) les conditions sous lesquelles ces licences, qualifications et autorisations sont nécessaires ; et
- (3) les limitations et privilèges des titulaires de ces licences, qualifications et autorisations.

(b) Il s'applique à tous les candidats à la délivrance ou au renouvellement des licences et des qualifications qui y sont spécifiées.

1.1.1.2 DÉFINITIONS

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

- (1) **Abus de substances.** — Se rapporte à :
 - (i) l'utilisation d'une substance dans les circonstances au cours desquelles cette utilisation fut physiquement dangereuse, s'il y avait eu à un autre instant un cas d'utilisation de substance dans pareilles circonstances au cours desquelles cette utilisation fut physiquement dangereuse ;
 - (ii) un résultat de test déclaré positif par une structure anti-drogue ou par une structure administrative interne de la République du Congo ;
 - (iii) utilisation incorrecte d'une substance que l'Autorité, sur la base d'expérience ou d'un jugement médical avisé du produit en question, juge qu'elle empêche le postulant d'effectuer les tâches ou d'exercer les privilèges du certificat de navigant demandé ou en sa possession, ou pour lequel l'Autorité peut raisonnablement supposer que pendant toute la durée de validité du certificat médical de navigant demandé ou en sa possession, l'utilisation incorrecte d'une substance empêchera le postulant d'effectuer ses tâches ou d'exercer ses privilèges.

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

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

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

(5) **Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote.** — Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

(6) **Aéronef (type d').** — Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.

(7) **Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote.** — Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

(8) **Aéronef complet.** — Un aéronef disposant de train d'atterrissage rétractable (à l'exception des hydravions), de volets de sustentation et un moteur à hélices à pas variable.

(9) **Aéronefs dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote.** — Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

(10) **Aéronef devant être exploité avec un copilote.** — Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.

(11) **Aéronef de forte puissance.** — Un aéronef possédant un moteur de plus de 200 CV.

- (12) **Attestation médicale.** — Document établi par un médecin examinateur agréé et attestant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.
- (13) **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.
- (14) **Avionique de bord.** — Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destinés à être utilisés à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- (15) **Ballon.** — Aérostat non entraîné par un organe moteur.
Aux fins du présent règlement, cette définition s'applique aux ballons libres.
- (16) **Certifier en état de navigabilité.** — Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance ait été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.
- (17) **Compétence.** — Combinaison d'habiletés, de connaissances et d'attitudes requises pour exécuter une tâche selon la norme prescrite.
- (18) **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.
- (19) **Crédit.** — Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.
- (20) **Critères de performance.** — Indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.
- (21) **Conclusions de médecins agréés.** — Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par le service de délivrance des licences pour connaître le cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.
- (22) **Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification.** — Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualification en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.
- (23) **Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification.** — Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualification en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.
- (24) **Dépendance aux substances.** — Circonstances dans lesquelles une personne est dépendante d'une substance autre que le tabac ou les boissons contenant de la xanthine (c'est à dire caféine) mise en évidence par une tolérance plus grande ; une manifestation de symptômes de sevrage, la non maîtrise de l'usage, ou l'usage continu malgré les dommages sur la santé physique ou les dégâts sur le plan social, personnel et professionnel.
- (25) **Dispositif évolué de formation de vol.** — Dispositif de formation de vol muni d'un cockpit qui ressemble fidèlement à une marque spécifique et un modèle de cockpit d'un type d'avion et disposant de caractéristiques similaires à celles d'un modèle d'avion.
- (26) **Dirigeable.** — Aérostat entraîné par un organe moteur.
- (27) **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.
- (28) **Entraîneur de procédures de vol.** — Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- (29) **Erreur.** — Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.

On trouve une description du personnel d'exploitation dans le RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.
- (30) **Évaluateur médical.** — Médecin nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.

1. — *Les évaluateurs médicaux évaluent les rapports médicaux soumis au service de délivrance des licences par les médecins-examineurs.*

2. — *Il est attendu des évaluateurs médicaux qu'ils tiennent à jour leurs connaissances professionnelles.*

(31) **Formation homologuée.** — Formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par un État contractant, et qui, dans le cas de membres d'équipage de conduite, est donnée par un organisme de formation aéronautique.

(32) **Gestion des erreurs.** — Processus consistant à déceler les erreurs et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.

On trouve une description de situations indésirables dans les procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 3, Supplément C, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.*

(33) **Gestion des menaces.** — Processus consistant à déceler les menaces et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.

On trouve une description de situations indésirables dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 3, Supplément C, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.*

(34) **Grave.** — Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.

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

(36) **Maintenance.** — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des

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

(37) **Médecin-examineur.** — Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par le service de délivrance des licences pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.

(38) **Membre d'équipage de conduite.** — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(39) **Menace.** — Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence des membres du personnel d'exploitation, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

On trouve une description du personnel d'exploitation dans le RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

(40) **Nuit.** — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'Autorité compétente.

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon.

(41) **Organisme de formation aéronautique.** — Organisme agréé par un État contractant conformément aux dispositions de la section 1.1.2.10 du présent règlement, des sous-chapitres 2.1.2 et 2.1.3 du RAC 02 pour assurer la formation de membres d'équipage de conduite et fonctionnant sous la supervision de cet État.

La présente définition ne doit pas être interprétée comme signifiant que cet organisme et l'autorité qui le contrôle ne peuvent être agréés par plus d'un État.

(42) **Organisme de maintenance agréé.** — Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions du RAC 08, Partie 1, Chapitre 3. (Maintenance d'avions) pour effectuer la maintenance

d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État.

La présente définition ne doit pas être interprétée comme signifiant que cet organisme et l'autorité qui le contrôle ne peuvent être agréés par plus d'un État.

- (43) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (44) **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.
- (45) **Pilote commandant de bord sous supervision.** — Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.
- (46) **Piloter.** — Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- (47) **Plan de vol.** — Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (48) **Planeur.** — Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par les réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (49) **Programme national de sécurité.** — Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (50) **Qualification.** — Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.
- (51) **Qualités d'aviateur.** — Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.
- (52) **Service de délivrance des licences.** — Service désigné par un État contractant comme responsable de la délivrance des licences au personnel.

Dans les dispositions du présent règlement, le service de délivrance des licences est considéré comme ayant été chargé des responsabilités suivantes par l'État contractant :

- (i) *évaluation des compétences d'un candidat à une licence ou à une qualification ;*
- (ii) *délivrance des licences et inscription des qualifications ;*
- (iii) *désignation et autorisation des personnes habilitées ;*
- (iv) *homologation des cours d'instruction ;*
- (v) *approbation de l'utilisation des entraîneurs synthétiques de vol et autorisation de leur utilisation en vue de l'acquisition de l'expérience requise ou de la démonstration de l'habileté requise pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification ;*
- (vi) *validation des licences délivrées par d'autres États contractants.*
- (53) **Service de surveillance ATS.** — Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.
- (54) **Signer une fiche de maintenance.** — Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans RAC 08.
- (55) **Simulateur d'entraînement au vol.** — L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- 1.—*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.*
- 2.—*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.

3.—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.

- (56) **Simulateur de vol.** — Voir entraîneur synthétique de vol.
- (57) **Substance psychoactive.** — Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïnes, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatiles. Le café et le tabac sont exclus.
- (58) **Susceptible.** — Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 1.6 : qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.
- (59) **Système de gestion de la sécurité.** — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.
- (60) **Système de surveillance ATS.** — Terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs.

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

- (61) **Système qualité.** — Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.
- (62) **Temps aux instruments.** — Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- (63) **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 le service de délivrance des licences.
- (64) **Temps de vol — Avions.** — Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en

vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

- (65) **Temps de vol — Hélicoptères.** — Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (66) **Temps de vol aux instruments.** — Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- (67) **Temps de vol en solo.** — Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- (68) **Temps de vol sur planeur.** — Total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
- (69) **Temps d'instruction en double commande.** — Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
- (70) **Unité de compétence.** — Fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.
- (71) **Usage de substances qui posent des problèmes.** — Usage par du personnel aéronautique d'une ou plusieurs substances psychoactives qui :
- (i) constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et /ou
 - (ii) engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- (72) **Validation (d'une licence).** — Mesure prise par un État contractant quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.
- (73) **Vol de transport commercial.** — Vol de transport de passagers, de fret ou de

poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

- (74) **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.

1.1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

- | | | |
|------|------------------|---|
| (1) | AME | Médecin examinateur |
| (2) | ANAC | Agence Nationale de l'Aviation Civile |
| (3) | TMA (AMT) | Technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef |
| (4) | CTA | Certificat de transporteur aérien = Permis d'exploiter (règlement de l'aviation civile) |
| (5) | CDB | Pilote Commandant de bord |
| (6) | CM | Centimètre |
| (7) | dB | Décibels (comparé à un micro pascal) |
| (8) | AI | Autorisation de contrôle |
| (9) | IFR | Règle de vol aux instruments |
| (10) | OACI | Organisation de l'Aviation Civile Internationale |
| (11) | OFA (ATO) | Organisme de formation aéronautique = Centre de formation de l'aviation |
| (12) | OMA | Organisme de maintenance agréé |
| (13) | OPL | Copilote |
| (14) | VFR | Règle de vol à vue |
| (15) | LRU | Pièces d'aéronefs remplaçables en ligne |

1.1.2 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

1.1.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les règles générales relatives à la délivrance des licences par l'ANAC.
- (b) Il s'applique à tous les candidats à la délivrance ou au renouvellement des licences et des qualifications qui y sont spécifiées.

1.1.2.2 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

- (a) Pour les catégories de personnel listés au paragraphe (a), l'ANAC délivre sur demande formelle du postulant et après traitement selon le présent règlement, les licences suivantes :
- (1) équipage de conduite (PNT) :
- (i) pilote privé — aéronef à sustentation

motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;

- (ii) pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
- (iii) pilote en équipage multiple — avion ;
- (iv) pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ;
- (v) pilote de planeur ;
- (vi) pilote de ballon libre ;
- (vii) navigateur ;
- (viii) mécanicien navigant.

(2) équipage de cabine (PNC)

(3) autre personnel :

- (i) Technicien de maintenance aéronef ;
- (ii) contrôleur de la circulation aérienne ;
- (iii) agent technique d'exploitation ;
- (iv) opérateur radio de station aéronautique.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des demandes de délivrance, de renouvellement et validation des licences sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.2.3 AUTORISATION D'EXERCER DES FONCTIONS EN QUALITÉ DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit être délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou doit être validée par l'ANAC, si celle-ci a été délivrée par un autre État contractant.
- (b) Les membres d'équipage de conduite et de cabine doivent avoir leurs licences appropriées à bord de tout aéronef qui assure des services aériens internationaux.

1.1.2.4 MÉTHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE

- (a) La validation par l'ANAC d'une licence délivrée par un autre État contractant en lieu et place d'une nouvelle licence s'effectue sous forme d'une autorisation appropriée jointe à la licence d'origine et il est reconnu à cette dernière la

même valeur qu'à celles qui sont délivrées par elle. La restriction d'une autorisation par l'ANAC précisera les privilèges de la licence à accepter comme équivalents. La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation cessera d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

- (b) Lorsque l'autorisation prévue à la section 1.2.2.4, paragraphe (a) ci-dessus est délivrée pour une utilisation dans le transport aérien commercial et aux fins de vols privés, la validation de la licence par l'ANAC est subordonnée au préalable par une confirmation de la validité de la licence auprès de l'État l'ayant délivrée.

1.1.2.5 PRIVILÈGES DU TITULAIRE D'UNE LICENCE

- (a) L'ANAC ne permet pas au titulaire d'une licence d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par cette licence.

1.1.2.6 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Afin de satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale associées à la délivrance de différents types de licences, le candidat doit répondre à certaines exigences d'ordre médical qui sont spécifiées au titre des trois classes d'attestations médicales. Ces exigences sont indiquées en détail dans les sous-chapitres 1.6.2, 1.6.3, 1.6.4 et 1.6.5.
- (b) Afin de fournir au titulaire d'une licence la preuve dont il a besoin pour témoigner qu'il satisfait aux conditions de la section 1.1.2.6, paragraphe (c) ci-dessous, l'ANAC lui délivre une attestation médicale Classe 1, 2 ou 3, selon le cas.
- (c) Le candidat à une licence doit obtenir, lorsque cela est applicable, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions du Chapitre 1.6.
- (d) Dans le cadre du programme national de sécurité, et ce depuis le 18 novembre 2010, les principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence, les principes prévoient, au minimum :
- (1) l'analyse régulière des renseignements sur les cas d'incapacité en vol et les constatations issues des évaluations médicales, en vue de déterminer les domaines de risque médical accru ; et
 - (2) l'examen continu du processus d'évaluation médicale, en vue de centrer l'attention sur les domaines établis de risque médical accru.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des principes de détermination du cadre programme national de sécurité sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

- (e) La période de validité d'une attestation médicale débute le jour de l'examen médical. La durée de la période de validité sera conforme aux dispositions de la section 1.1.2.7, paragraphe (d) ci-dessous.
- (f) La période de validité d'une attestation médicale peut être prolongée, à la discrétion de l'ANAC, d'un maximum de 45 jours.
- (g) Sauf dans les cas prévus à la section 1.1.2.7, paragraphe (h) ci-dessous, les membres d'équipage de conduite, de cabine et les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.
- (h) Des médecins-examineurs qualifiés, admis à l'exercice légal de la médecine seront désignés par l'ANAC, pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des candidats en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications spécifiées au chapitre 1.2, ainsi que des licences appropriées spécifiées au Chapitre 1.4.
- (i) Les médecins-examineurs doivent avoir reçu une formation en médecine aéronautique et doivent recevoir une formation de recyclage à intervalles réguliers. Avant d'être nommés, ils doivent démontrer qu'ils possèdent une compétence suffisante en médecine aéronautique.
- (j) Les médecins-examineurs doivent avoir une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.
Une expérience en vol ou en simulateur, l'observation sur place ou toute autre expérience pratique que l'ANAC juge conforme à cette disposition sont des exemples de connaissance et d'expérience pratiques.
- (k) La compétence des médecins-examineurs doit être évaluée par l'évaluateur médical.
- (l) Tout candidat à une licence ou à une qualification pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites doit signer et remettre au médecin-examineur une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, la date, le lieu et le résultat du dernier examen. Il doit indiquer au médecin-examineur si une attestation médicale lui a déjà été refusée ou si son attestation a déjà été révoquée ou suspendue et, dans l'affirmative, le motif du

- refus, de la révocation ou de la suspension.
(Formulaire de déclaration sur l'honneur)
- (m) Toute fausse déclaration faite à un médecin-examineur par un candidat à une licence ou à une qualification doit être signalée à l'ANAC afin qu'elle puisse prendre les mesures qu'elle juge nécessaires.
- (n) Après avoir terminé l'examen médical du candidat compte tenu des dispositions du Chapitre 1.6, le médecin-examineur doit coordonner les résultats de l'examen et doit adresser à l'ANAC, conformément à ses spécifications, un rapport signé, ou un document équivalent, donnant les résultats détaillés de l'examen et les évaluant du point de vue de l'aptitude physique et mentale.
- (o) Si le rapport médical est présenté à l'ANAC sous forme électronique, l'identification du médecin-examineur doit être établie comme il convient.
- (p) Si l'examen médical est effectué par deux médecins-examineurs ou plus, un sera désigné par l'ANAC pour coordonner les résultats de l'examen, les évaluer du point de vue de l'aptitude physique et mentale et signer le rapport.
- (q) L'ANAC fait appel à des services d'évaluateurs médicaux pour évaluer les rapports qui lui ont été soumis par les médecins-examineurs.
- (r) Le médecin-examineur doit être tenu de fournir à l'ANAC les renseignements médicaux suffisants pour lui permettre de vérifier les attestations médicales.
- (s) Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales du Chapitre 1.6 pour une licence donnée, l'attestation médicale ne doit être délivrée ou renouvelée que si les conditions suivantes sont remplies :
- (1) les conclusions de médecins agréés montrent que, dans des circonstances spéciales, l'inaptitude du candidat à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;
 - (2) il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;
 - (3) la licence porte mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction ou desdites restrictions.
- (t) La confidentialité des renseignements médicaux doit être respectée en permanence.
- (u) Tous les rapports et dossiers médicaux doivent être conservés en lieu sûr et accessible seulement au personnel autorisé.
- (v) Lorsque des considérations opérationnelles le justifient, l'évaluateur médical doit déterminer dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents doivent être présentés à des responsables compétents de l'ANAC.

1.1.2.7 VALIDITÉ DES LICENCES

- (a) Le maintien du niveau de compétence des équipages de conduite des aéronefs de transport commercial doit être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le RAC 08, Parties 1, 2 et 3.
- (b) Le maintien du niveau de compétence doit être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage, sur sa licence ou sous forme de triptyque, signé par l'exploitant et à présenter à l'ANAC en cas de besoin.
- (c) Les membres d'équipage de conduite doivent pouvoir démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'ANAC.
- (d) Sauf dans les cas prévus à la section 1.1.2.7, paragraphes (h) à (m) ci-dessous, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphes (h) et (j) ci-dessus doit être valide, à compter de la date de l'examen médical, pour une période qui ne dépassera pas :
- (1) 60 mois pour une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
 - (2) 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée avion, dirigeable et hélicoptère ;
 - (3) 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ;
 - (4) 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ;
 - (5) 60 mois pour une licence de pilote de planeur ;
 - (6) 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ;
 - (7) 12 mois pour une licence de navigateur ;

- (8) 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- (9) 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

1.— *Les périodes de validité indiquées ci-dessus peuvent être prolongées d'un maximum de 45 jours, conformément aux dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphe (f) ci-dessus.*

2.— *Lorsque la période de validité est calculée conformément aux dispositions de la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessous, le dernier mois pris en compte inclut le jour qui porte le même chiffre que la date de l'examen médical ou, si ce mois ne comporte pas de jour correspondant à ce chiffre, le dernier jour de ce mois.*

- (e) La période de validité d'une attestation médicale peut être réduite lorsque cela est indiqué du point de vue clinique.
- (f) Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère qui effectuent des vols de transport commercial de passagers en exploitation monopilote et qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessous doit être réduite à 6 mois.
- (g) Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ou d'une licence de pilote en équipage multiple — avion qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité spécifiée au présent paragraphe doit être réduite à six mois.
- (h) Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus doit être réduite à 24 mois.

1.— *Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus soit réduite à 12 mois.*

2.— *Les périodes de validité indiquées ci-dessus sont fondées sur l'âge du candidat au moment où il subit l'examen médical.*

- (i) Cas dans lesquels l'examen médical peut être différé. L'examen médical révisionnel prescrit, que doit subir un titulaire de licence qui est en service dans une région éloignée des centres désignés d'examen médical, peut, à la discrétion de l'autorité et à condition que cette mesure soit exceptionnelle :
 - (1) être différé de six mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
 - (2) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré, après examen, par un médecin-examineur désigné de la région considérée ou, à défaut, par un médecin admis à l'exercice légal de la médecine dans cette région. Un rapport sur l'examen médical doit être envoyé à l'Autorité qui a délivré la licence ;
 - (3) s'il s'agit d'un pilote privé, être différé d'une période n'excédant pas 24 mois lorsque l'examen médical est fait par un examineur désigné en vertu des dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphes (e) à (g) ci-dessus par l'Autorité du pays dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical doit être envoyé à l'autorité qui a délivré la licence.

1.1.2.8 DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE

- (a) Le titulaire d'une licence prévue dans le présent règlement doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressent une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité.
- (b) L'exploitant doit faire en sorte qu'un titulaire de licence n'exerce pas les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à empêcher la délivrance ou le renouvellement de son attestation médicale.

1.1.2.9 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- (a) Les titulaires de licences qui font l'objet du présent règlement ne doivent pas exercer 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 correctement et de façon sûre.

- (b) Les titulaires de licences prévues dans le présent règlement ne doivent faire aucun usage de substances qui pose des problèmes.

1.1.2.10 FORMATION HOMOLOGUÉE ET ORGANISME DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

Les compétences exigées pour l'obtention des licences du personnel peuvent être plus rapidement et plus facilement acquises par les candidats si ces derniers suivent un enseignement dirigé de près, méthodique et continu, conforme à un programme établi à l'avance. Des dispositions ont été prises en conséquence pour permettre d'alléger, en faveur de candidats ayant suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée, les conditions d'expérience exigées pour l'obtention de certaines licences et qualifications prescrites par les normes et pratiques recommandées.

- (a) La formation homologuée doit assurer un niveau de compétence au moins égal à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi de cours de formation homologuée.
- (b) L'agrément par l'ANAC d'un organisme de formation dépendra de la capacité de cet organisme de démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'arrêté n° 4362/MTACMM/CAB relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique et aux prescriptions applicables de l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne.
- (c) La formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne doit être dispensée par un organisme de formation agréé.
- (d) La formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.1.2.11 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

- (a) Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'annexe (NMO 1.1.2.11) à la décision n° 051/

ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014 fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel aéronautique.

- (b) Les mécaniciens navigants, les pilotes de planeurs et les pilotes de ballons libres doivent être capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.
- (c) Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.
- (d) Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'annexe (NMO 1.1.2.11) à la décision n° 051/ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014 fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel aéronautique.
- (e) Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.
- (f) Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :
- (1) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
 - (2) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six ans.

1.— Une évaluation formelle n'est pas requise des candidats qui font preuve d'une grande maîtrise de la langue, par exemple les personnes dont c'est la langue maternelle ou les personnes ayant une très bonne connaissance de la langue

et dont le parler ou l'accent est intelligible à la communauté aéronautique internationale.

2.— Les dispositions de la section 1.1.2.11 se rapportent au RAC 15, Partie 2, Chapitre 15.5 qui indique que la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques peut être celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais. Dans la pratique, il se présentera donc des situations dans lesquelles les membres d'équipage de conduite devront uniquement parler la langue habituellement utilisée par la station au sol.

3.— Les conditions et modalités de mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.2.12 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

(a) Nul ne doit exercer les fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit avoir été délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet État si elle est délivrée par un autre État contractant.

L'article 29 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale dispose que les membres de l'équipage de conduite doivent avoir leurs licences appropriées à bord de tout aéronef qui assure des services aériens internationaux.

(b) Nul ne doit exercer la fonction de pilote, de pilote instructeur, de membre d'équipage ou de contrôleur aérien, s'il ne détient une attestation médicale en cours de validité comme prévu dans le présent règlement ou un autre document médical reconnu par l'ANAC.

(c) Qualification d'instructeur en vol :

(1) sauf les cas prévus au paragraphe (e) (2), à l'exception d'un titulaire d'une qualification d'instructeur en vol avec les qualifications appropriées, nul ne peut :

(i) dispenser de l'instruction à une personne pour des vols en solo et en solo sur campagne ;

(ii) certifier un candidat à une licence de pilote ou une qualification d'instructeur en vol ou au sol délivrée conformément à la présente réglementation ;

(iii) signer un carnet de vol pour certifier une formation dispensée ; ou.

(iv) signer la carte et le carnet de vol d'un élève pilote pour l'exercice des privilèges des vols en solo.

(2) les instructeurs ci-après n'ont pas besoin de qualification d'instructeur de vol :

(i) le titulaire d'une licence de pilote professionnel avion avec une qualification sur aérostat; pourvu que la formation soit donnée sur un aérostat ;

(ii) le titulaire d'une licence de pilote de ligne avion avec des qualifications correspondantes, si la formation est dispensée selon un programme de formation approuvé d'une compagnie aérienne ;

(iii) une personne qui est qualifiée conformément aux dispositions du RAC 02 — Organisme de formation aéronautique, sous-chapitre 2.4, si la formation est dispensée conformément à un programme de formation homologué ;

(iv) un instructeur en vol, qualifié conformément aux dispositions de la section 1.1.4.8, mais non habilité par l'ANAC ; ou

(v) le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol conformément aux privilèges de cette qualification.

(d) Nul ne doit exercer comme Pilote Commandant De Bord d'un aéronef, s'il ne détient pas la qualification de classe et de type (si une qualification de classe et de type est exigée) pour cet aéronef, excepté où le pilote est l'occupant unique de l'aéronef ; ou:

(1) est en cours de formation pour l'obtention d'une licence de pilote ou une qualification complémentaire correspondant à cet aéronef et sous surveillance d'un instructeur agréé; ou

(2) a reçu une formation homologuée, correspondant à la qualification de type, de classe et de catégorie aéronef (si une qualification de type et de classe est exigée) pour l'avion à piloter, et a reçu les mentions exigées de la part d'un instructeur habilité.

(e) Nul ne doit exercer comme Pilote Commandant de bord d'un aéronef et transporter une autre personne, ou opérer pour compensation ou en vertu d'un contrat de location, à moins que ce pilote ne soit titulaire d'une qualification de type, de classe et de catégorie d'aéronef (si une qualification de classe et de

type est exigée) qui s'applique à cet aéronef.

Ce paragraphe n'exige pas une qualification de catégorie et de classe pour tout autre type d'aéronef non certifié contrairement aux avions, hélicoptères, planeurs, aérostats.

- (f) À l'exception des dispositions du paragraphe (i), nul ne doit exercer comme Pilote Commandant de bord d'un « avion complexe » ou à haute performance ou pressurisé, capable de voler au-delà de 25 000 pieds MSL ou un aéronef que l'ANAC désigne comme nécessitant une qualification spéciale sauf si la personne a :
- (1) reçu une formation au sol et en vol d'un instructeur agréé, sur le type d'avion concerné ou un simulateur de vol homologué ou un dispositif de formation en vol qui le représente et qui est reconnu apte par l'ANAC pour simuler les systèmes de cet avion ;
 - (2) reçu une attestation délivrée par un examinateur habilité et montrant qu'il est apte à utiliser cet avion ;
- (g) L'entraînement et la certification requise au paragraphe (h) n'est pas nécessaire si la personne a enregistré un temps de vol comme Pilote Commandant de bord sur ce type d'avion ou sur un simulateur homologué ou sur un moyen de formation qui simule correctement les systèmes de cet avion.
- (h) Formation additionnelle pour l'utilisation des avions à roulettes de queue. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe (j), alinéa (3), nul ne peut être Pilote Commandant de bord d'un avion à roulette de queue, sauf si cette personne :
- (1) a reçu un entraînement dûment consigné par un instructeur agréé sur un avion à roulette de queue sur les manœuvres et procédures définies au paragraphe (j), alinéa (2) de cette section ;
 - (2) a reçu sur son carnet de vol la certification d'un instructeur autorisé qui reconnaît qu'elle est qualifiée à voler sur un avion à roulette de queue, comprenant au moins des décollages et atterrissages par vent de travers (à moins que le constructeur n'ait pas prévu de tels atterrissages) et des procédures de remise de gaz ;
 - (3) L'entraînement et la certification prévus dans cette section ne sont pas exigés si la personne a déjà enregistré des heures de vol comme Pilote Commandant De Bord sur un avion à roulette de queue.
- (i) Instruction homologuée — L'instruction homologuée doit assurer un niveau de

compétence au moins égal à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience.

1.— Les compétences exigées pour l'obtention des licences du personnel peuvent être plus rapidement et plus facilement acquises par les candidats si ces derniers suivent un enseignement dirigé de près, méthodique et continu, conforme à un programme établi à l'avance. Des dispositions ont été prises en conséquence pour permettre d'alléger, en faveur de candidats ayant suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée, les conditions d'expérience exigées pour l'obtention de certaines licences et qualifications prescrites par les normes et pratiques recommandées.

2.— Les conditions et modalités de mise en œuvre des détails sur les exigences et les exemptions additionnelles aux conditions de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.3 VALIDATION DE LICENCES, QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES ET MILITAIRES

1.1.3.1 LICENCES DE PILOTE PRIVÉ ET QUALIFICATIONS DÉLIVRÉES SUR LA BASE DE LICENCE ÉTRANGÈRE

- (a) Généralités. Une personne titulaire d'une licence étrangère en état de validité peut solliciter et obtenir une licence de pilote privé, avec les mêmes qualifications, à condition que cela soit autorisé en vertu du paragraphe (f) de cette section, sans une démonstration supplémentaire d'aptitude si le candidat :
- (1) n'est pas en état de radiation ou suspension par l'État qui a délivré la licence ;
 - (2) détient une licence conforme aux normes OACI ;
 - (3) n'est pas titulaire d'une licence de pilote valide délivrée par l'ANAC ; et
 - (4) détient une attestation médicale valide délivrée conformément aux dispositions du Chapitre 1.6 du présent règlement ou une attestation médicale valide délivrée par le pays qui a délivré la licence.
- (b) Délivrance des qualifications d'aéronef L'ANAC peut mentionner sur la licence qu'elle délivre les qualifications d'aéronef mentionnées sur la licence étrangère.
- (c) Délivrance des qualifications de vol aux instruments. L'ANAC peut mentionner une qualification de vol aux instruments sur une licence de pilote à une personne titulaire d'une

- qualification de vol aux instruments sur une licence délivrée par un autre pays contractant pourvu que :
- (1) dans les 24 mois précédant le mois dans lequel la personne passe son examen en vol aux instruments, qu'elle ait réussi au test des connaissances théoriques correspondant ; et
 - (2) le candidat soit capable de lire, écrire et comprendre la langue française.
- (d) Privilèges et limitations opérationnels. Une personne titulaire d'une licence conformément aux dispositions de cette section :
- (1) peut agir comme pilote d'un avion civil immatriculé en République du Congo en conformité avec les privilèges du pilote privé définis dans le présent règlement ;
 - (2) doit se limiter aux privilèges mentionnés sur sa licence par l'ANAC ;
 - (3) doit être assujetti aux limitations et restrictions sur les licences du personnel délivrées par l'ANAC, et les licences étrangères de pilote quand il jouit des privilèges liés à cette licence dans un avion immatriculé en République du Congo ; et
 - (4) ne doit pas jouir des privilèges de sa licence délivrée par l'ANAC quand sa licence étrangère est annulée ou suspendue.
- (e) Mesures à prendre pour la délivrance d'une licence sur la base d'une licence étrangère :
- (1) un candidat ne peut se servir que d'une seule licence étrangère comme base pour la validation d'une licence étrangère par l'ANAC.
 - (2) un candidat à une licence conformément aux dispositions de cette section, doit présenter une licence étrangère et une attestation médicale en français ou accompagnée d'une traduction française qui a été contresignée par une Autorité ou un représentant de l'Autorité civile du pays de délivrance de la licence ; et
- (f) L'ANAC délivre des licences autres qu'une licence de pilote privé ou d'autres qualifications ou les deux sur la base d'une entente tacite avec l'Autorité du pays de délivrance.
- (g) La validation d'une licence est sous forme d'une autorisation appropriée qui est jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par elle. La validité de cette autorisation ne doit dépasser en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher l'État qui a délivré la licence de proroger, au moyen d'une notification appropriée, la durée de validité de cette licence sans obliger le titulaire à retourner sa licence aux autorités dudit État ou à se présenter devant elles.

- (h) Une licence de pilote délivrée par un État contractant peut être validée par l'ANAC, aux fins de vols privés.

Les États contractants qui, sans formalité, valident une licence délivrée par un autre État contractant aux fins de vols privés, sont encouragés à notifier cet usage dans leurs Publications d'Information Aéronautique.

1.1.3.2 PILOTES MILITAIRES OU ANCIENS PILOTES MILITAIRES DE TRANSPORT — RÈGLES GÉNÉRALES

- (a) À l'exception d'un pilote militaire ou d'un ancien pilote militaire interdit de vol pour faute professionnelle ou disciplinaire dans le cadre de l'exploitation d'aéronef, un pilote militaire (ou ancien pilote militaire) de transport qui remplit les conditions peut obtenir sur la base de sa formation militaire et de ses antécédents professionnels :

- (1) une licence de pilote professionnel ;
- (2) une qualification de catégorie et de classe d'aéronef sur laquelle ce militaire est qualifié ;
- (3) une qualification de vol aux instruments correspondant à la qualification aéronef pour laquelle ce militaire est qualifié ;
- (4) une qualification de type si nécessaire.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences concernant les pilotes militaires ou anciens pilotes militaires sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.4 RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES EXAMENS ET ENTRAÎNEMENTS

1.1.4.1 EXAMENS — RÈGLES GÉNÉRALES D'APPLICATION

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote ne doit dispenser de l'instruction en vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé - avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel - avion ou hélicoptère, d'une qualification de vol aux instruments - avion ou hélicoptère ou d'une qualification d'instructeur en vol correspondant aux avions et aux hélicoptères, que s'il a reçu de l'ANAC une autorisation appropriée. Cette autorisation doit comprendre une des formes suivantes :

- (1) une qualification d'instructeur en vol inscrite sur la licence ; ou
 - (2) le pouvoir d'agir comme agent d'un organisme agréé et autorisé à assurer de l'instruction en vol ; ou
 - (3) une autorisation particulière accordée par l'ANAC qui a délivré la licence.
- (b) Les examens prévus par le présent règlement doivent avoir lieu à l'heure et au lieu définis par des personnes désignées par l'ANAC.

1.1.4.2 EXAMENS THÉORIQUES — CONDITIONS D'ADMISSIBILITÉ

- (a) Un candidat pour un examen théorique doit :
- (1) avoir reçu une mention d'un instructeur habilité certifiant que le candidat a effectué une formation théorique ou terminé des études requises par ce règlement pour la licence ou la qualification recherchée et est prêt pour cet examen théorique.
 - (2) fournir au moment de l'examen une pièce d'identité qui contient :
 - (i) une photo ;
 - (ii) une signature ;
 - (iii) la date de naissance, qui montre que le candidat répond ou répondra aux critères d'âge définis par le présent règlement pour la licence recherchée, avant la date de l'examen ;
 - (iv) son adresse actuelle, si elle est différente de l'adresse mentionnée sur le dossier de demande de candidature.

1.1.4.3 PRÉ RÉQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

- (a) Pour être éligible à passer l'examen pratique, le candidat doit remplir toutes les conditions requises pour la licence ou qualification recherchée.
- (b) Si un candidat ne remplit pas tous les critères d'un examen pratique pour une licence ou qualification à une date donnée, il doit remplir toutes les conditions requises pour l'examen dans un temps ne dépassant pas 60 jours calendaires après cette date.
- (c) Si un candidat ne remplit pas de manière satisfaisante toutes les conditions requises pour l'examen pratique pour une licence ou une qualification dans les 60 jours calendaires après le début de l'examen, il doit refaire l'examen en

entier, incluant même les parties réussies lors du premier examen.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre d'éligibilité à l'examen pratique sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.4.4 EXAMENS PRATIQUES — PROCÉDURES GÉNÉRALES

- (a) À l'exception des conditions définies au paragraphe (b) ci-dessous, pour l'obtention d'une licence ou qualification conformément aux critères de ce sous-chapitre le candidat doit démontrer à l'ANAC son habileté à accomplir de manière satisfaisante pendant l'examen pratique les parties suivantes :
- (1) exécuter les tâches définies dans les domaines opérationnels pour la licence ou qualification recherchée dans les normes prescrites ;
 - (2) démontrer sa maîtrise de l'avion, sans sortir des limites de tolérance :
 - (i) qu'il n'y ait jamais de doute pour les examens de pilote privé et pilote professionnel ;
 - (ii) qu'il n'y ait pas de doute pour les examens à la licence de pilote de ligne et de qualification de type aéronef.
 - (3) démontrer une bonne faculté de jugement ; et
 - (4) démontrer une aptitude à piloter sans copilote, si l'avion est certifié pour un seul pilote.
- (b) Si le candidat ne démontre pas son aptitude à piloter sans co-pilote, l'ANAC marque la limitation «copilote exigé» sur la licence du candidat. Le candidat doit enlever la limitation en passant un examen approprié, et en démontrant son habileté à piloter cet avion seul à bord.
- (c) Si un candidat échoue dans n'importe quel domaine d'application, il échoue à tout l'examen pratique.
- (d) Un candidat n'est pas éligible à la licence ou qualification recherchée tant que tous les domaines d'application ne sont pas réussis.
- (e) Un examinateur ou le candidat doit arrêter l'examen pratique à chaque fois que :
- (1) le candidat échoue sur un ou plusieurs domaines d'application ; ou
 - (2) à cause des conditions météo défavorables, techniques ou toute autre condition qui touche à la sécurité du vol.

(f) Si un examen est interrompu, l'ANAC peut tenir compte des parties de l'examen déjà passées, mais seulement si le candidat :

- (1) passe avec satisfaction le reste de l'examen dans les 60 jours qui suivent la date de l'examen ;
- (2) présente à l'examineur, pour le réexamen, la lettre de désapprobation ou la lettre d'interruption d'examen, suivant le cas ;
- (3) a satisfait à toute formation complémentaire nécessaire, et obtenu la mention d'un instructeur, si une formation complémentaire est exigée.

1.1.4.5 EXAMENS PRATIQUES — AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENTS EXIGÉS

- (a) L'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par le service de délivrance des licences, qui doit veiller à ce que l'entraîneur synthétique de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.
- (b) Sauf s'il est autorisé à passer tout l'examen pratique sur un simulateur homologué ou un dispositif de formation approuvé, un candidat pour une licence ou qualification conformément aux dispositions de ce règlement, doit fournir un aéronef muni des équipements nécessaires pour cet examen.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des simulateurs et équipements exigés pour les examens pratiques sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.4.6 RÉEXAMEN APRÈS ÉCHEC

- (a) Un candidat à un examen théorique ou pratique, qui échoue à cet examen ne peut se représenter à l'examen, que s'il a reçu :
 - (1) l'entraînement complémentaire exigé par un instructeur désigné qui détermine si le candidat est apte à réussir à l'examen ; et
 - (2) une mention d'un instructeur désigné, certifiant que le candidat a accompli la formation complémentaire exigée.
- (b) Un candidat à une qualification d'instructeur en vol avec une qualification de catégorie avion, ou à une qualification d'instructeur en vol avec une catégorie planeur, qui a échoué à son examen pratique pour cause de mauvaise formation dans les parties, décrochage, entrée en vrille ou pratique des vrilles ou sortie de vrilles, doit :

- (1) se conformer aux exigences du paragraphe (a) ci-dessus avant d'être réexaminé ;
- (2) disposer d'un aéronef pour le réexamen qui soit de la catégorie appropriée pour l'examen désiré, et qui soit certifié pour l'exécution des vrilles ; et
- (3) démontrer son aptitude pratique et pédagogique dans toutes les situations de décrochage, entrée en vrilles et de sortie de vrilles devant un examinateur pendant l'examen.

1.1.4.7 PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

- (a) Chaque personne doit prendre en compte les temps d'instruction suivants sur son carnet de vol:
 - (1) l'entraînement et l'expérience aéronautique pratiqués pour remplir les conditions définies pour l'obtention d'une licence, qualification, autorisation, contrôle en vol du présent règlement ; et
 - (2) l'expérience aéronautique récente exigée.
- (b) Un élève-pilote ou le titulaire d'une licence de pilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de Pilote Commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.
- (c) Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote d'un aéronef où la présence d'un copilote est exigée 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.
- (d) Le titulaire d'une licence de pilote qui, en qualité de copilote, remplit les fonctions de Pilote Commandant de bord sous la surveillance d'un Pilote Commandant de bord titulaire, peut faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de la prise en compte du temps d'instruction sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.4.8 INSTRUCTION EN VOL REÇUE D'UN INSTRUCTEUR NON AUTORISÉ PAR L'ANAC

- (a) Un candidat peut prendre en compte le temps de vol reçu d'un instructeur non agréé pour l'obtention d'une licence ou une qualification, s'il a :
- (1) la formation d'un instructeur militaire sous un programme d'entraînement de pilote militaire ou l'un des deux suivants :
 - (i) de la République du Congo ; ou
 - (ii) d'un autre État contractant ; ou
 - (2) la formation d'un instructeur en vol autorisé à dispenser une telle formation par l'ANAC des licences d'un État contractant, pourvu que cette formation soit dispensée à l'extérieur de la République du Congo.
- (b) L'instructeur de vol prévu au paragraphe (a) ci-dessus est autorisé à valider l'instruction dispensée.

1.1.4.9 LIMITATIONS LIÉES À L'UTILISATION DES SIMULATEURS DE VOL OU DISPOSITIFS DE FORMATION EN VOL

- (a) Sauf comme prévu au paragraphe (b) ou (c) ci-dessus, aucun navigant n'est autorisé à utiliser un simulateur de vol ou des dispositifs de formation en vol pour répondre au besoin d'un test, qualification ou évaluation selon les critères de ce règlement, à condition que ce simulateur de vol ou ces équipements d'entraînement en vol soient approuvés par l'ANAC pour :
- (1) l'entraînement, l'examen ou l'évaluation pour lequel il est utilisé ;
 - (2) chaque manœuvre particulière, procédure ou fonction d'un membre d'équipage exécutée ; et
 - (3) la représentation spécifique de la catégorie et de la classe de l'aéronef, du type d'aéronef, les différences particulières à l'intérieur d'un même type d'aéronef ou groupe d'aéronefs pour certains dispositifs d'entraînement en vol.
- (b) L'ANAC considère comme dispositif de formation en vol, tout moyen utilisé pour la formation en vol, l'examen ou l'évaluation que l'ANAC reconnaît ou approuve que tout utilisateur peut prouver sa désignation antérieure, pourvu qu'il soit utilisé dans les mêmes buts, pour lesquels il est approuvé et seulement pour reconduction de l'approbation.
- (c) L'ANAC peut approuver un dispositif autre que les simulateurs de vol ou les moyens de formation pour des besoins spécifiques.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences sur l'utilisation des simulateurs homologués ou des dispositifs de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.1.4.10 DIPLÔMES DÉLIVRÉS PAR DES CENTRES DE FORMATION HOMOLOGUÉS SOUS DES CONDITIONS DIFFÉRENTES DU PRÉSENT RÈGLEMENT — RÈGLES SPÉCIALES

- (a) L'ANAC tient compte des diplômes délivrés par un détenteur de certificat agréé conformément à d'autres dispositions que celles du RAC 02, Chapitres 2.2 et 2.3 relatives aux organismes de formation aéronautique ; à condition que ces diplômes soient présentés à l'ANAC dans les 60 jours à partir de la date de leur délivrance.
- (b) Les diplômes délivrés conformément au paragraphe (a) ci-dessus font l'objet d'une évaluation par l'ANAC avant l'approbation de ce type de diplômes.

1.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES, INSTRUCTEURS EN VOL, ET INSTRUCTEURS AU SOL

1.2.1 QUALIFICATIONS AÉRONEFS ET AUTORISATIONS

1.2.1.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

- (a) 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 sous chapitre :
- (1) aéronefs à sustentation motorisée ;
 - (2) avions ;
 - (3) ballons libres ;
 - (4) dirigeables d'un volume supérieur à 4600 mètres cubes ;
 - (5) hélicoptères ;
 - (6) planeurs.
- (b) La catégorie d'aéronef doit être soit incluse dans la désignation de la licence, soit consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.
- (c) Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une licence pour une autre catégorie d'aéronef, l'Autorité doit :
- (1) délivrer une licence de pilote supplémentaire pour cette catégorie d'aéronef ; ou

- (2) consigner la nouvelle qualification de catégorie sur la première licence, sous réserve des conditions énoncées à la section 1.2.1.2.

Les conditions relatives aux qualifications de catégorie sont présentées sous forme de spécifications pour la délivrance des licences de pilote, aux niveaux correspondant aux privilèges qui doivent être accordés au titulaire de la licence.

- (d) Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de pilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.
- (e) Le candidat à quelque licence ou qualification de pilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par le service de délivrance des licences, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.
- (f) *Mesures de transition applicables à la catégorie aéronef à sustentation motorisée.* — Jusqu'au 5 mars 2022, l'ANAC peut porter sur une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère une qualification de type applicable à un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. L'annotation de la qualification doit indiquer que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef à sustentation motorisée doit être reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, doit tenir compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et doit porter sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

1.2.1.2 QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

- (a) S'il en est établi, les qualifications de catégorie doivent correspondre aux catégories d'aéronef énumérées à la section 1.2.1.1, paragraphe (a).
- (b) Il ne doit pas être consigné de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.
- (c) Toute qualification de catégorie supplémentaire consignée sur une licence de pilote doit indiquer le niveau des privilèges de licence auquel elle est accordée.
- (d) Le titulaire d'une licence de pilote qui sollicite une qualification de catégorie supplémentaire doit satisfaire aux conditions du présent règlement correspondant aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

1.2.1.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

- (a) Les qualifications de classe ci-après doivent être établies pour les avions certifiés pour être exploités par un seul pilote :

- (1) avions terrestres monomoteurs ;
- (2) hydravions monomoteurs ;
- (3) avions terrestres multimoteurs ;
- (4) hydravions multimoteurs.

Le présent paragraphe n'interdit pas l'établissement d'autres qualifications de classe dans le cadre de cette structure de base.

- (b) L'ANAC peut envisager d'établir une qualification de classe pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères certifiés pour être exploités par un seul pilote et qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la conduite et des performances.
- (c) Des qualifications de type doivent être établies pour :
- (1) les aéronefs certifiés pour être exploités avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
 - (2) 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 la section 1.2.1.3, paragraphe (b) ci-dessus ;
 - (3) tout aéronef pour lequel l'ANAC le juge nécessaire.

1. — 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 manœuvrabilité.

2. — Les conditions de délivrance des qualifications de classe et de type pour les planeurs et les ballons libres n'ont pas été déterminées.

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

1.2.1.4 CAS OÙ DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NÉCESSAIRES

- (a) L'ANAC qui a délivré une licence de pilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable ou d'hélicoptère que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qui doit être :

- (1) la qualification de classe appropriée prévue à la section 1.2.1.3, paragraphe (a); ou
 - (2) une qualification de type dans les cas visés à la section 1.2.1.3, paragraphe (c).
- (b) Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote ou sont limités aux fonctions de pilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation doit être indiquée dans la qualification.
- (c) Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, l'ANAC peut accorder au titulaire une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue à la section 1.2.1.4, paragraphe (a). La validité de cette autorisation doit être limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

1.2.1.5 CONDITIONS EXIGÉES POUR LA DÉLIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

- (a) Qualification de classe — Le candidat doit avoir prouvé, sur un aéronef de la classe pour laquelle il sollicite la qualification, qu'il possède le niveau d'habileté exigé par sa licence.
- (b) Qualification de type au titre de la section 1.2.1.3, paragraphes(c), alinéa (1). Le candidat doit :
- (1) avoir acquis, sous supervision appropriée, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
 - (i) procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - (ii) procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, les systèmes et la cellule ;
 - (iii) s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - (iv) pour la délivrance d'une qualification de type d'une catégorie d'avion, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ; et

La formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.

- (iv) procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes ; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérifications ;

L'attention est appelée sur la section 1.2.1.8, paragraphe (a), qui concerne les qualifications exigées des pilotes qui donnent une instruction de vol.

- (2) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
 - (3) avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par l'ANAC sur la base des conditions spécifiées à la section 1.2.6.2, paragraphe (b).
- (c) Qualification de type au titre de la section 1.2.1.3, paragraphe (c), alinéas (2) ou (3), le titulaire doit avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour satisfaire aux conditions de sa licence et remplir de façon sûre ses fonctions de pilotage sur les aéronefs du type considéré.

1.2.1.6 UTILISATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL POUR L'ACQUISITION D'EXPÉRIENCE ET LA DÉMONSTRATION D'HABILETÉ

- (a) L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par l'ANAC, qui doit être à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

1.2.1.7 CAS OÙ UNE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS EST NÉCESSAIRE

- (a) L'ANAC qui a délivré une licence de pilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) que si elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit être constituée d'une qualification de vol

aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.

1. — *La qualification de vol aux instruments fait partie intégrante de la licence de pilote de ligne — catégorie aéronef à sustentation motorisée ou avion, de la licence de pilote en équipage multiple et de la licence de pilote professionnel — catégorie dirigeable. Les dispositions de la section 1.2.1.9, paragraphe (a) n'interdisent pas la délivrance d'une licence dont la qualification de vol aux instruments fait partie intégrante.*

2.— *Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences pour la qualification aux instruments sont établies par décision du directeur Général de l'ANAC.*

1.2.1.8 CAS OÙ UNE AUTORISATION D'ASSURER L'INSTRUCTION EST NÉCESSAIRE

(a) L'ANAC qui a délivré une licence de pilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir une des formes suivantes :

- (1) une qualification d'instructeur de vol inscrite sur la licence ;
- (2) le titre d'agent d'un organisme agréé habilité par l'ANAC à assurer l'instruction de vol ;
- (3) une autorisation particulière accordée par l'ANAC.

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

1.2.1.9 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL

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

(b) 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'ANAC 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'ANAC peut autoriser la prise en compte du temps de vol total ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.

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

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

1.2.1.10 LIMITATION DES PRIVILÈGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'ÂGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILÈGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'ÂGE DE 65 ANS

(a) L'ANAC qui a délivré une licence de pilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.

L'attention est appelée sur la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus, qui concerne la période de validité des attestations médicales des pilotes âgés de plus de 60 ans qui effectuent des vols de transport commercial.

1.2.1.11 EXIGENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE PILOTE DE CATÉGORIES II ET III

(a) Généralités.- Un candidat à une qualification de pilote Catégorie II ou Catégorie III doit :

- (1) être titulaire d'une licence de pilote avec une qualification de vol aux instruments ou une licence de pilote de ligne ;
- (2) être titulaire d'une qualification de catégorie, de classe, et de type, selon besoin, sur l'aéronef concerné ;
- (3) subir les tests pratiques requis.

(b) Expérience.— Un candidat à une qualification de pilote Catégorie II ou Catégorie III doit avoir au moins :

- (1) 50 heures de vol de nuit en tant que Pilote Commandant de bord (CDB).
- (2) 75 heures de vol aux instruments simulées ou réelles qui ne pourront inclure plus de :
 - (i) 25 heures de vol aux instruments simulées sur simulateur de vol approuvé ou sur un dispositif approuvé de formation en vol ; ou
 - (ii) 40 heures de vol aux instruments simulées si c'est fait suivant un programme approuvé conduit au sein d'un centre de formation agréé suivant les dispositions du RAC 02, sous-chapitre 2.2.
- (3) 250 heures de vol sur campagne comme Pilote Commandant de bord (CDB).
- (c) Au moment de passer le test pratique pour la qualification catégorie II ou catégorie III, le pilote peut renouveler cette qualification pour chaque type d'aéronef dont il est détenteur.
- (d) L'ANAC peut ne pas renouveler une qualification Catégorie II ou Catégorie III pour un type d'appareil spécifique pour lequel une qualification est détenue au-delà de douze (12) mois à compter du mois où le candidat a passé de manière satisfaisante le test pratique sur ce type d'appareil.
- (e) Si un détenteur d'une qualification pilote Catégorie II ou Catégorie III réussit au test pratique pour le renouvellement dans le mois qui précède l'expiration de la qualification, l'ANAC considère qu'il l'a passé avec satisfaction durant le mois où la qualification a expiré.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences complémentaires concernant les qualifications Catégories II et III sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.1.12 AUTORISATION SPÉCIALE POUR LE PILOTE — VOLS SUR LES AÉRONEFS CIVILS IMMATRICULÉS AU CONGO ET LOUÉS PAR UNE PERSONNE PHYSIQUE OU MORALE ÉTRANGÈRE

- (a) Généralités. — L'ANAC peut délivrer à un pilote titulaire d'une licence étrangère délivrée par un État contractant une autorisation spéciale, après que le pilote ait rempli les conditions relatives à :
 - (1) la limitation du temps de vol sur les aéronefs immatriculés en République du Congo et qui sont loués à des exploitants étrangers ;
 - (2) l'utilisation de cet aéronef dans le domaine du transport aérien commercial.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre d'obtention, privilèges et limitations associés à ces autorisations sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.2 CARTES D'ÉLÈVE PILOTE

1.2.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des cartes d'élèves pilotes, les conditions sous lesquelles ces cartes sont nécessaires, les règles générales et les limitations pour les détenteurs de ces cartes.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la carte d'élève pilote.

1.2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

- (a) Pour bénéficier d'une carte d'élève pilote, le candidat doit :
 - (1) être âgé de 16 ans au moins pour les vols autres que sur les planeurs et les ballons ;
 - (2) être âgé de 14 ans au moins pour les vols en planeur et en ballon ;
 - (3) détenir une attestation médicale de classe 2 ; et
 - (4) satisfaire aux conditions prescrites dans ce sous-chapitre.

1.2.2.3 DEMANDE

- (a) Le candidat à une carte d'élève pilote doit s'adresser :
 - (1) à un médecin examinateur aéronautique habilité en vue de l'obtention d'une attestation médicale ;
 - (2) un examinateur ; ou
 - (3) à un bureau agréé par l'ANAC.

1.2.2.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DES VOLS EN SOLO SUR CAMPAGNE

- (a) Généralités. — Un élève pilote ne doit pas piloter un aéronef en solo sauf s'il remplit les conditions de cette section.
- (b) Dans l'exercice des privilèges qui lui sont accordés par l'ANAC, un élève pilote ne doit pas constituer un danger pour la navigation aérienne.
- (c) Un élève-pilote ne doit effectuer des vols en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol habilité.

- (d) Les élèves pilotes ne doivent pas voler en solo sur un aéronef en vol international sauf si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre la République du Congo et les États contractants intéressés.
- (e) Aptitude physique et mentale. — L'ANAC ne permettra à un élève-pilote d'effectuer des vols en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.
- (f) connaissances aéronautiques :
- (1) un élève pilote doit passer de manière satisfaisante un test des connaissances théoriques sur les sujets suivants :
 - (i) les chapitres relatifs au sujet concerné contenu dans le présent règlement et dans l'annexe à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB du 31 mars 2014, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils ;
 - (ii) les règles et procédures de l'espace aérien autour de l'aéroport où l'élève pilote fera des vols en solo ;
 - (iii) les caractéristiques et les limitations opérationnelles pour le modèle d'aéronef à piloter ;
 - (2) l'instructeur de l'élève pilote doit :
 - (i) conduire le test ;
 - (ii) à la fin du test, passer en revue avec l'élève pilote toutes les réponses incorrectes avant d'autoriser les vols en solo.
- (g) Instruction avant les vols en solo. — Avant d'opérer un vol en solo, un élève pilote doit avoir :
- (1) reçu une instruction de la part d'un instructeur sur les manœuvres et les procédures mentionnées dans cette section et qui sont appropriées au modèle d'aéronef concerné ;
 - (2) démontré à l'instructeur et de manière satisfaisante ses compétences en matière de conduite de vol et de sécurité en ce qui concerne les manœuvres et les procédures requises dans cette section pour les modèles d'aéronef concernés.
- (h) Manœuvres et procédures pour les instructions avant les vols en solo: un élève pilote doit recevoir l'instruction en vol sur les manœuvres et les procédures.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des manœuvres et procédures pour un élève pilote

sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.2.5 LIMITATIONS GÉNÉRALES

- (a) Un élève pilote ne doit pas exercer les privilèges de Pilote commandant de bord (CDB) sur un aéronef :
- (1) qui transporte un passager ;
 - (2) qui transporte des biens pour compensation ou en vertu d'un contrat de location ;
 - (3) qui est exploité pour compensation ou en vertu d'un contrat de location ;
 - (4) qui effectue un vol commercial ;
 - (5) qui effectue un vol international ;
 - (6) qui effectue un vol avec une visibilité en surface de moins de 8 kilomètres durant le jour ;
 - (7) lorsque le vol ne peut pas être exploité avec des repères visuels au sol ; ou
 - (8) suivant des conditions contraires aux limitations mentionnées sur le carnet de vol par un instructeur habilité.
- (b) Un élève pilote ne doit pas opérer comme membre d'équipage sur n'importe quel avion pour lequel plus d'un pilote est exigé par le certificat de type d'aéronef ou par les règlements sous lesquels le vol est effectué, excepté lors d'une formation en vol de la part d'un instructeur habilité à bord d'un dirigeable, et qu'aucune personne autre qu'un membre d'équipage n'est à bord de l'avion.
- (c) Un élève pilote ne doit pas effectuer de vols en solo à moins qu'il n'ait reçu dans les 30 jours précédant le vol, une autorisation d'un instructeur habilité pour le modèle d'aéronef concerné ; cette autorisation doit être mentionnée sur son carnet de vol.
- (d) Un élève pilote ne doit pas effectuer de vols en solo la nuit à moins que cet élève pilote n'ait reçu :
- (1) une formation de vol de nuit qui inclut des décollages, des approches, des atterrissages, et des remise de gaz de nuit, à l'aéroport où l'élève pilote effectue le vol en solo ;
 - (2) une formation de navigation de nuit à proximité de l'aéroport où l'élève pilote effectue le vol en solo ;

- (3) une mention pour le vol en solo de nuit.

1.2.2.6 CONDITIONS DES VOLS EN SOLO SUR CAMPAGNE

(a) Généralités :

- (1) à l'exception des conditions prévues au paragraphe (b) de cette section, un élève pilote doit remplir les conditions de celle-ci avant :

- (i) d'effectuer un vol en solo sur campagne ou tout vol de plus de 25 miles nautiques à partir d'un aéroport ;
- (ii) de faire un vol en solo et un atterrissage sur un endroit autre que l'aéroport de départ.

- (2) à l'exception des conditions prévues au paragraphe (b) ci-dessous, un élève pilote qui souhaite obtenir les privilèges de vol en solo doit :

- (i) avoir reçu une formation de la part d'un instructeur habilité sur les manœuvres et les procédures mentionnées dans cette section et qui correspondent au modèle d'aéronef concerné ;
- (ii) avoir démontré auprès d'un instructeur habilité ses compétences sur les manœuvres et les procédures correspondantes conformément à cette section ;
- (iii) avoir de manière satisfaisante accompli les manœuvres et procédures de pré-vol en solo requises dans les modèles d'aéronef pour lesquels les privilèges de vol en solo sont recherchés ;
- (iv) se conformer aux limitations mentionnées par l'instructeur telles que requises par les dispositions du paragraphe (c) ci-dessous ;

- (3) un élève pilote qui cherche les privilèges liés aux vols en solo sur campagne doit recevoir une formation au sol et en vol dispensée par un instructeur habilité sur les manœuvres et les procédures citées dans cette section et qui correspondent à l'aéronef à piloter.

- (b) Autorisation pour effectuer certains vols en solo et vols sur campagne Un élève pilote doit obtenir une mention de la part d'un instructeur habilité pour pouvoir effectuer des vols en solo à l'exception des conditions suivantes :

- (1) un élève pilote peut faire des vols en solo de l'aéroport où il reçoit normalement sa formation vers un autre aéroport distant de moins de 25 miles nautiques à condition que :

- (i) l'instructeur habilité qui fait la mention lui ait donné une formation au niveau de l'autre aéroport et que cette formation inclut des vols dans les deux sens du trajet, les procédures d'arrivée et de départ, les décollages et atterrissages sur l'autre aéroport ;
- (ii) l'élève pilote ait une mention sur sa carte, l'autorisant à faire des vols en solo en accord avec les dispositions de cette section ;
- (iii) l'instructeur ait confirmé que l'élève pilote est compétent pour effectuer le vol ;
- (iv) le but du vol est de pratiquer des décollages et des atterrissages au niveau de cet autre aéroport ;

- (2) un élève pilote peut faire des vols répétitifs en solo vers un autre aéroport qui se situe dans les 100 miles nautiques de l'aéroport d'où le vol a commencé à condition que :

- (i) l'instructeur habilité, qui a donné l'autorisation, ait dispensé la formation dans les deux sens du trajet, y compris les procédures d'arrivée et de départ, les décollages et atterrissages au niveau de l'aéroport à utiliser ;
- (ii) l'élève pilote ait les autorisations de vol en solo en accord avec les dispositions de cette section ;
- (iii) l'élève pilote ait une autorisation de vol en solo en accord avec les dispositions de cette section, étant entendu que des autorisations séparées ne sont pas requises pour chaque vol effectué selon les dispositions de ce paragraphe.

- (c) Mentions pour les vols en solo à l'exception des dispositions du paragraphe (b)(2), un élève pilote doit avoir une autorisation écrite pour effectuer des vols en solo :

- (1) mention sur carte d'élève pilote :

- (i) un élève pilote doit recevoir sur sa carte, une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation ;

- (2) mention sur carnet de vol :
- (i) un élève pilote doit recevoir sur son carnet de vol, une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation ;
 - (ii) un élève pilote qui reçoit une formation pour une qualification de classe et de catégorie additionnelle doit recevoir sur son carnet de vol, une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation.
- (d) Manœuvres et procédures pour la formation pour les vols sur campagne. Un élève pilote qui reçoit une formation pour les vols sur campagne doit effectuer des vols suivant les manœuvres et les procédures requises.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de la liste de manœuvres et de procédures requises sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVÉ — AVION

1.2.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote privé et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote privé

1.2.3.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE

1.2.3.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à une licence de pilote privé doit :
 - (1) être âgé de 17 ans révolus ;
- (b) 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 dans la licence est prévue :
 - (1) *Droit aérien.* — Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé ; règles de l'air ; procédures de calage altimétrique ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
 - (2) *Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation*

motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères :

- (i) principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;
 - (ii) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
 - (iii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères — transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
 - (iv) pour les dirigeables — propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- (3) *préparation du vol, performances et chargement :*
- (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol; calculs de masse et de centrage ;
 - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
 - (iii) planification pré vol et en route pour les vols VFR privés; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
- (4) *performances humaines.* — performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs;
- (5) *météorologie.* — application de la météorologie aéronautique élémentaire; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques; altimétrie, conditions météorologiques dangereuses ;
- (6) *Navigation.* — aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques ;
- (7) *procédures opérationnelles :*
- (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

- (ii) procédures de calage altimétrique ;
 - (iii) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
 - (iv) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol ;
 - (v) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;
- (8) *principes du vol.* — principes du vol pour les avions ;
- (9) *radiotéléphonie.* — procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

1.2.3.2.3 HABILITÉ

- (c) 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 à la section 1.2.2.4, paragraphes (d), la section 1.2.3.5, paragraphe (d), la section 1.2.3.6, paragraphe (d) ou la section 1.2.3.7, paragraphe (b), avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé, ainsi que :
- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
 - (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (6) 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.

1.2.3.2.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (d) Le candidat doit être détenteur d'une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité.

Les dispositions de la sous-section 1.2.1.2.3, paragraphe (a), au sujet de l'aptitude physique et mentale exigée des titulaires de la licence de pilote privé candidats à la qualification de vol aux instruments sont à considérer.

1.2.3.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.9, paragraphe (a), 1.1.2.11 et au sous-chapitre 1.1.2, la licence de pilote privé doit permettre à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.
- (b) 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.

1.2.3.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

1.2.3.4.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avions appropriés à la qualification de classe sollicitée. L'ANAC déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 5 heures.
- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC déterminera si cette expérience est acceptable et dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.
- (c) Le candidat doit avoir accompli au moins 10 heures de vol en solo sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km (150 NM) au cours duquel doit avoir

été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

1.2.3.4.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :
- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) vol à vitesse faible ; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
 - (6) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
 - (7) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
 - (8) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
 - (9) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
 - (10) 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 ;
 - (11) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
 - (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
 - (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la sous-section 1.2.3.4.2, paragraphe (d), alinéa (9) ci-

dessus, et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la sous-section 1.2.3.4.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

1.2.3.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

1.2.3.5.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'ANAC déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 5 heures.
- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.
- (c) Le candidat doit avoir accompli sur hélicoptère au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 180 km (100 NM) au cours duquel doit avoir été effectué un atterrissage en deux points différents.

1.2.3.5.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) 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 :
- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) 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 ;

- (6) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
 - (7) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - (8) 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 ;
 - (9) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche en autorotation ;
 - (10) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
 - (11) procédures de communication et expressions conventionnelles.
- (e) 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.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la sous-section 1.2.3.5.2, paragraphe (e) ci-dessous et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 1.2.3.2, paragraphe (b) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

1.2.3.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

1.2.3.6.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'ANAC déterminera 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.

- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la sous-section 1.2.3.6.1, paragraphe (a) ci-dessus.
- (c) Le candidat doit avoir accompli sur des aéronefs à sustentation motorisée au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km (150 NM) au cours duquel doivent avoir été effectués des atterrissages avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

1.2.3.6.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des aéronefs à sustentation motorisée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :
- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
 - (6) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - (7) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
 - (8) 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 ;

- (9) 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 radio-navigation ;
- (10) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;
- (11) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (12) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la sous-section 1.2.3.6.2, paragraphe (d), alinéas (4), et (7), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 1.2.3.3, paragraphe (b) ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote privé de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.

1.2.3.7 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

(a) *Expérience.* — Le candidat doit avoir accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui doivent comprendre au minimum :

- (1) 3 heures de formation au vol sur campagne à bord d'un dirigeable avec un vol sur campagne sur une distance totale d'au moins 45 km (25 NM) ;
- (2) 5 décollages et 5 atterrissages avec arrêt complet à un aérodrome, chaque atterrissage comportant un vol en circuit à l'aérodrome ;
- (3) 3 heures de vol aux instruments ;
- (4) 5 heures comme pilote exerçant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord titulaire.

(b) *Instruction de vol.* — Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a reçu une instruction dans les domaines suivants au moins :

- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;

- (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;
- (3) manœuvres à l'aide de repères au sol ;
- (4) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (5) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- (6) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (7) décollages, atterrissages et remise des gaz ;
- (8) décollages aux performances maximales (présence d'obstacles) ;
- (9) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- (10) navigation, vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ;
- (11) manœuvres d'urgence (reconnaissance des fuites), notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- (12) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la section 1.2.3.7, paragraphe (b), alinéa (1), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 1.2.3.3, paragraphe (b) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter des dirigeables selon les règles de vol aux instruments.

1.2.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL

1.2.4.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote professionnel avion et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

(b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote professionnel avion.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de formation menant à l'obtention de la licence professionnelle établies par décision du Directeur Général de l'ANAC sont traitées dans le RAC 02.

1.2.4.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE

1.2.4.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à une licence de pilote professionnel doit être âgé de 18 ans révolus.

1.2.4.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :

(1) *Droit aérien :*

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

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

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

(3) *Préparation du vol, performances et chargement :*

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

- (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;

- (iii) planification pré vol et en route pour les vols VFR commerciaux ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

- (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

(4) *Performances humaines :*

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

(5) *Météorologie :*

- (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;

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

- (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(6) *Navigation :*

- (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des

principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement de bord ;

- (ii) dans le cas de dirigeables :
- (A) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
- (B) 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 ;
- (C) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

(7) *Procédures opérationnelles :*

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

(8) *Principes du vol :* principes du vol ;

(9) *Radiotéléphonie :* procédures de communication et expressions convention-

nelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

1.2.4.2.3 HABILITÉ

- (c) Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux sous-sections 1.2.4.4.2, paragraphe (d), 1.2.4.5.2, 1.2.4.6.2 ou 1.2.4.7.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, ainsi que :
- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
 - (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (6) 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.

1.2.4.2.4 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

- (d) Le candidat doit détenir une attestation médicale de Classe 1 en cours de validité.

1.2.4.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.9, paragraphe (a), 1.1.2.11 et au sous-chapitre 1.2.1, la licence de pilote professionnel doit permettre à son titulaire :
- (1) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée ;
 - (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;
 - (3) 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 ;

- (4) de remplir les fonctions de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;
 - (5) pour la catégorie dirigeable : de piloter un dirigeable selon les règles IFR.
- (b) 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.

La section 1.2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.

1.2.4.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

1.2.4.4.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'ANAC détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 10 heures.
- (b) Le candidat doit avoir accompli sur avion un minimum de :
 - (1) 100 heures, ou 70 heures dans le cas d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote commandant de bord ;
 - (2) 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 avoir été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
 - (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
 - (4) 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.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol acquise comme pilote d'avions d'autres catégories l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.4.4, paragraphe (a).

1.2.4.4.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe ou de type sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :
 - (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) vol à vitesse faible ; évitement des vrilles ; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
 - (6) vols avec puissance asymétrique, pour la qualification de classe ou de type multimoteur ;
 - (7) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
 - (8) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
 - (9) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
 - (10) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
 - (11) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
 - (12) procédures et manœuvres anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
 - (13) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ; et

- (14) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux sections 1.2.4.4, paragraphe (b), alinéa (3) et section 1.2.4.4.2, paragraphe (d), alinéa (10), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux paragraphes 1.2.4.3 (b) et 1.2.4.4 (b) (4) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

- (e) Le postulant doit avoir reçu, en vol réel, une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement approuvée par l'ANAC.

1.2.4.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

1.2.4.5.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. L'ANAC détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 150 heures ou de 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 10 heures.
- (b) Le candidat doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :
- (1) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
 - (2) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux points différents ;
 - (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
 - (4) si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable. Dans ce cas, l'ANAC peut réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.

1.2.4.5.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) 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 :
- 1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) 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 ;
 - (6) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
 - (7) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - (8) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
 - (9) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
 - (10) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
 - (11) procédures anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche et atterrissage en autorotation ;
 - (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ; et

- (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux sections 1.2.4.5, paragraphe (b), alinéa (3) et paragraphe (d), alinéa (9), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées à la section 1.2.4.3, paragraphe (b) et à la section 1.2.4.5, paragraphe (b), alinéa (4) ne doivent pas permettre au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

1.2.4.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

1.2.4.6.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli en qualité de pilote au moins 200 heures de vol sur un aéronef à sustentation motorisée, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'ANAC détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas.
- (b) Le candidat doit accomplir sur un aéronef à sustentation motorisée un minimum de :
- (1) 50 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
 - (2) 10 heures de vol sur campagne en qualité de Pilote Commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel doit avoir été effectué des atterrissages avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
 - (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
 - (4) 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.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.4.6, paragraphe (a).

1.2.4.6.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu sur un aéronef à sustentation motorisée une instruction en

double commande 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 :

- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
- (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (4) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (5) 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 ;
- (6) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
- (7) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (8) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
- (9) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- (10) 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 radio-navigation ;
- (11) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;

- (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la section 1.2.4.6, paragraphe (b), alinéa (3) et paragraphe (d), alinéa (9), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées à la section 1.2.4.3, paragraphe (b) et à la section 1.2.4.6, paragraphe (b), alinéa (4) ne doivent pas permettre au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.

1.2.4.7 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

1.2.4.7.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 200 heures de vol en qualité de pilote.
- (b) Le candidat doit avoir accompli au moins :
 - (1) 50 heures en qualité de pilote de dirigeable ;
 - (2) 30 heures, sur des dirigeables, en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, qui comprendront au moins
 - (i) 10 heures de vol sur campagne ;
 - (ii) 10 heures de vol de nuit ;
 - (3) 40 heures aux instruments, dont 20 doivent être en vol et 10 en vol à bord d'un dirigeable ;
 - (4) 20 heures de formation au vol à bord d'un dirigeable, dans les domaines d'exploitation énumérés à la section 1.2.4.7, paragraphe (c).

1.2.4.7.2 INSTRUCTION EN VOL

- (c) 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 :
 - (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;

- (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (4) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- (5) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (6) reconnaissance des fuites ;
- (7) décollages et atterrissages normaux ;
- (8) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- (9) vol selon les règles de vol aux instruments ;
- (10) 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 ;
- (11) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.

1.2.5 LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE CATÉGORIE AVION

1.2.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote en équipage multiple catégorie avion et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote en équipage multiple catégorie avion.

1.2.5.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

1.2.5.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à une licence de pilote en équipage multiple catégorie avion doit être âgé de 18 ans révolus ;

1.2.5.2.2 CONNAISSANCES

- (b) Le candidat doit avoir rempli les conditions spécifiées à la section 1.2.6.2, paragraphe (b) pour la licence de pilote de ligne catégorie avion dans le cadre d'un cours de formation homologuée.

1.2.5.2.3 HABILITÉ

- (c) Le candidat doit prouver qu'il a, pour toutes les unités de compétence spécifiées dans l'annexe (NMO 1.2.5.2) à la décision n° 051/ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel 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 de conduite minimal d'au moins deux pilotes, en VFR et en IFR, et qu'il est capable :

- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) de piloter manuellement l'avion 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 ;
- (3) d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- (4) d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans toutes les phases de vol ;
- (5) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et l'utilisation des listes de vérifications.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de la délivrance de licences sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

- (d) Les progrès dans l'acquisition de l'habileté spécifiée à la section 1.2.5.2, paragraphe (c) doivent être évalués de façon continue.

1.2.5.2.4 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

- (e) Le candidat doit être détenteur d'une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de délivrance de la licence de pilote en équipage multiple — avion sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.5.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.11 et à la section 1.1.2.9, paragraphe (a) et au sous chapitre 1.2.1, la licence de pilote en équipage multiple doit permettre à son titulaire :

- (1) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote en équipage multiple catégorie avion de la catégorie avion, s'il a satisfait aux conditions de la section 1.2.3.4 ;
- (2) d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments en exploitation à équipage multiple ;
- (3) de remplir les fonctions de copilote à bord d'un avion dans lequel la présence d'un copilote est exigée.

- (b) Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments en exploitation mono pilote sur avion, le titulaire de la licence doit prouver qu'il est capable de remplir les fonctions de pilote commandant de bord en exploitation mono pilote assurée uniquement par référence aux instruments et doit satisfaire aux conditions d'habileté spécifiées à la section 1.2.7.2 , paragraphe (b) pour la catégorie avion.

- (c) Avant d'exercer les privilèges de la licence de pilote professionnel catégorie avion dans le cadre d'un vol mono pilote, le titulaire doit avoir :

- (1) accompli, sur des avions, 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 ;
- (2) 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 aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- (3) satisfait aux conditions de la licence de pilote professionnel pour la catégorie avion considérée qui sont spécifiées

à la section 1.2.4.2, paragraphes (b), (c) et à la section 1.2.4.4, paragraphe (a) [à l'exception de la section 1.2.4.4, paragraphe (b), alinéa (1)] et la section 1.2.4.4, paragraphe (d).

1. — Lorsque l'ANAC accorde des privilèges d'exploitation monopilote au titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple, elle doit les indiquer dans une annotation portée sur la licence de pilote en équipage multiple ou en délivrant une licence de pilote professionnel de la catégorie avion.

2. — La section 1.2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 65 ans.

1.2.5.4 EXPÉRIENCE

- (a) 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.
- (b) L'expérience en vol réel doit comprendre au moins l'expérience spécifiée à la section 1.2.3.4, paragraphe (a), la formation et aux manœuvres de rétablissement, le vol de nuit et le vol par référence aux seuls instruments.
- (c) En plus de remplir les conditions prévues à la section 1.2.5.4, paragraphe (b), 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 simulateur d'entraînement au vol homologué à cette fin par l'ANAC suivant les indications de la section 3.4 de l'annexe (NMO 1.2.5.2) à la décision n° 051/ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel aéronautique, l'expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence avancé spécifié dans l'annexe (NMO 1.2.5.2) à la décision n° 051/ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel aéronautique.

1.2.5.5 INSTRUCTION EN VOL

- (a) Le candidat doit avoir suivi une formation homologuée répondant aux conditions d'expérience spécifiées à la section 1.2.5.4 ;
- (b) Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande dans toutes les unités de compétence spécifié dans l'annexe (NMO 1.2.5.2) à la décision n° 051/ANAC/DG/DSA du 04 juin 2014, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux licences du personnel aéronautique, au niveau nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, y compris les unités de compétence

requis pour pouvoir piloter selon les règles de vol aux instruments.

1.2.6 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE

1.2.6.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote de ligne et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote de ligne.

1.2.6.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION ET HÉLIROPTÈRE

1.2.6.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à une licence de pilote de ligne doit être âgé de 21 ans révolus ;

1.2.6.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :
 - (1) *Droit aérien.* — réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ligne ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
 - (2) *Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions et les hélicoptères :*
 - (i) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment des circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation ; systèmes de commande de vol, y compris le pilote automatique et l'augmentation de la stabilité ;
 - (ii) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
 - (iii) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie

d'aéronef considérée ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des aéronefs selon les renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;

- (iv) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
 - (v) instruments de vol ; compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol et dispositifs d'affichage électroniques ;
 - (vi) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;
 - (vii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- (3) *Préparation du vol, performances et chargement :*
- (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manoeuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
 - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;
 - (iii) planification pré vol et en route opérationnelle ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
 - (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manoeuvrabilité ;
- (4) *Performances humaines :*
- (i) performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(5) *Météorologie :*

- (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéro-nautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
 - (ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
 - (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
 - (iv) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets.
- (6) *Navigation :*
- (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
 - (ii) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
 - (iii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
 - (iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord.
- (7) *Procédures opérationnelles :*
- (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

- (ii) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
- (iii) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité ;
- (iv) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- (v) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- (vi) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol VMC ;
- (8) *Principes du vol.* — principes du vol.
- (9) *Radiotéléphonie.* — procédures de communication et expressions conventionnelles ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.
- (c) En plus de connaître les sujets précédents, le candidat à une licence de pilote de ligne applicable à la catégorie aéronef à sustentation motorisée ou avion doit avoir satisfait aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments figurant à la section 1.2.7.2, paragraphe (a).
- 1.2.6.2.3 HABILITÉ**
- (d) 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 :
- (1) 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 ;
- (2) d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- (3) d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
- (4) d'exécuter les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage et l'utilisation des listes de vérifications ;
- (5) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments indiquées à la section 1.2.7.5, paragraphe (a), alinéas (1) à (4), y compris en situation de panne de moteur simulée.
- (e) Dans le cas d'un avion, le candidat doit prouver qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées à la section 1.2.6.2, paragraphe (d) en qualité de Pilote Commandant de Bord d'un avion multimoteur.
- (f) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées à la section 1.2.6.2, paragraphe (d) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne, ainsi que :
- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) 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 ;
- (3) d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- (4) d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans toutes les phases de vol ;
- (5) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur, notamment par une prise de décisions structurée et le maintien de la conscience de la situation ;
- (6) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et l'utilisation des listes de vérifications.

1.2.6.2.4 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

- (g) Le candidat doit détenir une attestation médicale de Classe 1 en cours de validité.

1.2.6.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.9, paragraphe (a), 1.1.2.11 et au sous-chapitre 1.1.2, la licence de pilote de ligne doit permettre à son titulaire :

- (1) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne et de la licence de pilote professionnel dans un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée et, dans le cas d'une licence des catégories aéronef à sustentation motorisée et avion, de la qualification de vol aux instruments ;

- (2) 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.

- (b) Si le titulaire d'une licence de pilote de ligne de la catégorie avion ne détenait précédemment qu'une licence de pilote en équipage multiple, les privilèges de la licence doivent être limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées à la section 1.2.5.3, paragraphes (a), (b) et (c), selon qu'il convient. Toute limitation des privilèges doit être indiquée sur la licence.

La section 1.2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.

1.2.6.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION**1.2.6.4.1 EXPÉRIENCE**

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

- (1) 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 ;

- (2) 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 ;

- (3) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;

- (4) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC déterminera si cette expérience est acceptable. Dans ce cas et dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire l'ANAC peut réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.6.4, paragraphe (a).

1.2.6.4.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée à la section 1.2.4.4, paragraphe (d) pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et à la section 1.2.7.5 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments ou à la section 1.2.5.5 pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

1.2.6.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLIPTÈRE**1.2.6.5.1 EXPÉRIENCE**

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 1000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. L'ANAC détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 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 entraîneur primaire de vol aux instruments.

- (b) Le candidat doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :

- (1) 250 heures effectuées en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en

qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de Bord sous supervision ;

- (2) 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 ;
- (3) 30 heures aux instruments, dont un maximum de 10 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (4) 50 heures de vol de nuit en qualité de Pilote Commandant de bord ou de copilote.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.6.5, paragraphe (a).

1.2.6.5.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel à la section 1.2.4.5, paragraphe (d).

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la section 1.2.6.5, paragraphe (b), alinéa (3), et l'expérience du vol de nuit spécifiée à la section 1.2.6.5, paragraphe (b), alinéa (4), ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote de ligne de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

1.2.6.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

1.2.6.6.1 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'ANAC détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1500 heures.
- (b) Le candidat doit avoir accompli, sur des aéronefs à sustentation motorisée, au moins :
- (1) 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- (2) 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 ;

- (3) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;

- (4) 25 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.6.6, paragraphe (a).

1.2.6.6.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée à la section 1.2.4.6, paragraphe (d) pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et à la section 1.2.7.5 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

1.2.7 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

1.2.7.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des qualifications de vol aux instruments et les conditions sous lesquelles ces qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la qualification de vol aux instruments pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère.

1.2.7.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE

1.2.7.2.1 CONNAISSANCES

- (a) 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 :
- (1) *Droit aérien.* — réglementation relative au vol IFR ; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;
- (2) *Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée :*
- (i) emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs

électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR et en conditions météorologiques aux instruments ; emploi et limites du pilote automatique

- (ii) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;
- (3) *Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée :*
 - (i) préparation et vérifications pré vol propres au vol IFR ;
 - (ii) plans de vol exploitation ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR ; procédures de calage altimétrique ;
- (4) *Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :*
 - (i) performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (5) *Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :*
 - (i) application de la météorologie aéronautique ; interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et prévisions ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
 - (ii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
 - (iii) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;
- (6) *Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :*
 - (i) pratique de la navigation aérienne à l'aide des aides de radionavigation ;
 - (ii) emploi, précision et fiabilité des

systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;

- (7) *Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée :*
 - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
 - (ii) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;
 - (iii) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- (8) *Radiotéléphonie :*
 - (i) procédures de communication et expressions conventionnelles pour les vols IFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

1.2.7.2.2 HABILITÉ

- (a) 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 à la section 1.2.7.5, paragraphe (a) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments, ainsi que :
 - (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef de la catégorie sollicitée ;
 - (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (6) 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.

- (b) 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.

Les dispositions de la section 1.2.1.6 au sujet de l'utilisation de simulateurs d'entraînement au vol pour les démonstrations d'habileté.

1.2.7.2.3 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Les candidats titulaires de la licence de pilote privé doivent montrer qu'ils possèdent une acuité auditive et visuelle conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une attestation médicale de Classe 1.
- (b) L'ANAC exige que les titulaires de la licence de pilote privé répondent aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

1.2.7.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8 et au sous-chapitre 1.2.1, la qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée doit permettre à son titulaire de piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.
- (b) Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire de la qualification doit répondre aux conditions de la section 1.2.7.2, paragraphe (c).

Les pilotes peuvent exercer de façon cumulative les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur plus d'une catégorie d'aéronef s'ils ont rempli les conditions de chaque catégorie.

1.2.7.4 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit être titulaire d'une licence de pilote de la catégorie d'aéronef sollicitée.
- (b) Le candidat doit avoir accompli au moins :
- (1) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par le service de délivrance des licences, dont au moins 10 heures sur la catégorie d'aéronef sollicitée ;
 - (2) 40 heures aux instruments sur aéronef, dont au maximum 20 heures peuvent

être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.

1.2.7.5 INSTRUCTION EN VOL

- (a) Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé à la section 1.2.7.4, paragraphe (b), alinéa (2), le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :
- (1) 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 ;
 - (2) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
 - (3) procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - (i) transition au vol aux instruments au décollage ;
 - (ii) départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - (iii) procédures IFR en route ;
 - (iv) procédures d'attente ;
 - (v) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
 - (vi) procédures d'approche interrompue ;
 - (vii) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments,
 - (4) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.
- (b) Pour exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multimoteurs, le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande, sur un aéronef multimoteur de la catégorie considérée, d'un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur un aéronef de la

catégorie considérée, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

1.2.8 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HÉLICOPTÈRES

1.2.8.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de spécifier les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères.

1.2.8.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION

1.2.8.2.1 CONNAISSANCES

- (a) Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :
- (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie ;
 - (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
 - (6) élaboration de programmes de formation ;
 - (7) organisation des leçons ;
 - (8) techniques d'instruction en classe ;
 - (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
 - (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;

- (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (12) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.

1.2.8.2.2 HABILITÉ

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

1.2.8.2.3 EXPÉRIENCE

- (c) Le candidat doit satisfaire aux conditions d'expérience de la qualification d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères spécifiées à la section 1.2.4.4, paragraphes (a), la section 1.2.4.5, paragraphe (a), la section 1.2.4.6, paragraphe (a) et la section 1.2.4.7, paragraphe (a) pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

1.2.8.2.4 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit, sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'ANAC :
- (1) avoir reçu une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ;
 - (2) avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

1.2.8.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées à la section 1.1.2.7 et au sous-chapitre 1.1.2, la qualification d'instructeur de vol doit permettre à son titulaire :
- (1) de diriger les vols en solo des élèves-pilotes ;
 - (2) d'assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé, de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments et de la qualification d'instructeur de vol à condition :
 - (i) que l'instructeur soit titulaire, au minimum, de la licence et de la

qualification pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie d'aéronef appropriée ;

- (ii) qu'il soit titulaire de la licence et de la qualification nécessaires pour faire fonction de pilote commandant de bord de l'aéronef sur lequel l'instruction est donnée ;
- (iii) que les privilèges d'instructeur de vol accordés soient inscrits sur sa licence.

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

1.2.8.4 QUALIFICATIONS ET LIMITATIONS D'INSTRUCTEUR EN VOL

- (a) Le détenteur d'une autorisation ou d'une qualification d'instructeur en vol doit observer les limitations et qualifications applicables aux instructeurs en vol.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de la liste détaillée des qualifications et limitations de l'instructeur en vol sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

1.2.9.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote de planeur et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote de planeur.

1.2.9.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

1.2.9.2.1 ÂGE

- (a) Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

1.2.9.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :
 - (1) *Droit aérien.* — réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de planeur ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

(2) *Connaissance générale des aéronefs :*

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

(3) *Préparation du vol, performances et chargement :*

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

(4) *Performances humaines :*

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

(5) *Météorologie* — application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;

(6) *Navigation* — aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

(7) *Procédures opérationnelles :*

- (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- (ii) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;
- (iii) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions

météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;

(8) *Principes du vol.* — principes du vol appliqués aux planeurs.

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

1.2.9.2.3 EXPÉRIENCE

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

(e) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote de planeurs, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 1.2.9.2, paragraphe (d).

(f) Le candidat doit acquérir, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :

- (1) préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
- (2) techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
- (3) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (4) pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- (5) vol dans tout le domaine de vol ;
- (6) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
- (7) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- (8) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;

(9) procédures d'urgence.

1.2.9.2.4 HABILITÉ

(g) 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 point 1.2.9.2.3 (e) ci-dessus avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) de respecter les limites d'emploi du planeur ;
- (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (6) de garder à tout instant la maîtrise du planeur, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

1.2.9.2.5 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

(h) Le candidat doit être titulaire d'une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité.

1.2.9.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8 et au sous-chapitre 1.2.1, 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.

(b) En cas de transport de passagers, il est exigé que le titulaire de la licence ait accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur.

1.2.10 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

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

1.2.10.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance de licence et qualifications de pilote de ballon libre.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de pilote de ballon libre.

1.2.10.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE**1.2.10.2.1 ÂGE**

- (a) Le candidat doit avoir 16 ans révolus.

1.2.10.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :

- (1) *Droit aérien.* — 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 ;

- (2) *Connaissance générale des aéronefs :*

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

- (3) *Préparation du vol, performances et chargement :*

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

- (4) *Performances humaines :*

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

- (5) *Météorologie :*

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

- (6) *Navigation :*

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

- (7) *Procédures opérationnelles :*

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

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

- (8) *Principes du vol :* principes du vol appliqués aux ballons libres.

- (c) Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

1.2.10.2.3 EXPÉRIENCE

- (d) Le candidat doit avoir accompli au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprendront au minimum huit décollages avec ascension, dont un en solo.

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

- (1) préparation du vol, notamment montage, grèvement, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;

- (2) techniques et procédures de décollage et d'ascension, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
 - (3) précautions à prendre pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage d'un ballon libre à l'aide des repères visuels extérieurs ;
 - (5) reconnaissance de la descente rapide et manœuvres à exécuter en pareil cas ;
 - (6) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
 - (7) approches et atterrissages, y compris manœuvres au sol ;
 - (8) procédures d'urgence.
- (f) Pour pouvoir exercer de nuit les privilèges de la licence, le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle du vol de nuit sur ballon libre.
- (g) Si des passagers doivent être transportés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, il est exigé que le titulaire de la licence ait accompli au moins 35 heures de vol, dont au moins 20 heures en qualité de pilote de ballon libre.

1.2.10.2.4 HABILITÉ

- (h) 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 à la section 1.2.10.2, paragraphe (e) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :
- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) de respecter les limites d'emploi du ballon libre ;
 - (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aéronaute ;
 - (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (6) de garder à tout instant la maîtrise du ballon libre, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

1.2.10.2.5 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (i) Le candidat doit être titulaire d'une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité.

1.2.10.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7 et 1.1.2.8, section 1.1.2.9, paragraphe (a), au sous-chapitre 1.2.1 et à la section 1.2.10.2, paragraphe (g), 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.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit satisfaire aux conditions spécifiées à la section 1.2.10.2, paragraphe (f).

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

1.3.1 GÉNÉRALITÉS

1.3.1.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

- (a) Avant d'obtenir une licence de navigateur, de mécanicien navigant ou de personnel de cabine, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour ces licences.
- (b) Le candidat à une licence de navigateur, de mécanicien navigant ou de personnel de cabine doit prouver, de la manière fixée par le présent règlement qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

1.3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications des membres d'équipage autres que les pilotes.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir les licences et qualifications ci-après :
 - (1) Navigateur ;
 - (2) mécanicien navigant ;
 - (3) opérateur radiotéléphoniste navigant ; et
 - (4) personnel de cabine.

1.3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR**1.3.2.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de navigateur et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de navigateur.

1.3.2.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE**1.3.2.2.1 ÂGE**

- (a) Le candidat doit être âgé de 18 ans au moins.

1.3.2.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :
- (1) Droit aérien : réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigateur ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
 - (2) Préparation du vol, performances et chargement :
 - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances d'un aéronef ;
 - (ii) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;
 - (iii) planification opérationnelle pré vol et en route ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
 - (3) Performances humaines :
 - (i) performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
 - (4) Météorologie :
 - (i) interprétation et application pratique des messages d'observations, cartes et prévisions

météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en route ; altimétrie ;

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

(5) Navigation :

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

(6) Procédures opérationnelles :

- (i) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la

croisière, la descente et l'approche aux instruments ;

- (7) Principes du vol : principes du vol ;
- (8) Radiotéléphonie : procédures de communication et expressions conventionnelles.

1.3.2.2.3 EXPÉRIENCE

- (c) Le candidat doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par l'ANAC, dont au minimum 30 heures de vol de nuit.
- (d) Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, l'ANAC déterminera 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 à la section 1.3.2.2, paragraphe (c).
- (e) 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 :
 - (1) de nuit — au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ; et
 - (2) de jour — au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

1.3.2.2.4 HABILITÉ

- (f) 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 :
 - (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (i) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (ii) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (iii) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
 - (iv) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

1.3.2.2.5 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (g) Le candidat doit être titulaire d'une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité.

1.3.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8 et à la section 1.1.2.9, paragraphe (a), la licence de navigateur doit permettre à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef. Si les privilèges incluent les communications radiotéléphoniques, le titulaire doit respecter les dispositions spécifiées à la section 1.1.2.11, paragraphe (b).

1.3.2.4 VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE OU DE L'AUTORISATION SPÉCIALE DE NAVIGATEUR - EXPLOITATION D'AÉRONEF CIVIL IMMATRICULÉ EN REPUBLIQUE DU CONGO ET EN LOCATION PAR UN NON RESSORTISSANT DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

- (a) Généralités :
 - (1) l'ANAC délivre au titulaire d'une licence de navigateur en cours de validité ou d'une autorisation délivrée par un autre État Contractant qui remplit les exigences de la présente section, une validation permettant au titulaire d'exercer les tâches de navigateur sur un aéronef civil immatriculé en République du Congo, loué à un non ressortissant de la République du Congo, pour le transport de personnes ou de biens en compensation ou en location.
 - (2) conformément aux dispositions de la présente section, l'ANAC délivre une validation uniquement pour les types d'aéronefs qui disposent d'une capacité de sièges passagers supérieure à 30 sièges non compris les sièges équipages, ou une charge marchande maximale supérieure à 7500 livres.
- (b) Éligibilité — Pour être éligible pour la validation, ou son renouvellement conformément aux dispositions de la présente section, le postulant doit présenter à l'ANAC les éléments suivants :
 - (1) une licence étrangère de navigateur ou une autorisation en cours de validité :
 - (i) délivrée par l'Autorité d'un autre État contractant ou une copie acceptable pour l'ANAC.
 - (ii) qui permet au candidat d'exercer les tâches de navigateur qu'autorise une licence sur le même type d'aéronef que l'aéronef de location, délivrée conformément aux dispositions de la présente section.

- (2) une attestation en vigueur établie par le locataire de l'aéronef :
- (i) certifiant que le candidat est employé par le locataire ;
 - (ii) spécifiant le type d'aéronef sur lequel le candidat exercera les fonctions de navigateur ;
 - (iii) certifiant que le candidat a reçu la formation au sol et en vol qui lui permet d'exercer les tâches qui lui seront assignées sur l'aéronef ;
- (3) des documents montrant que le titulaire satisfait aux normes médicales de la licence étrangère du navigateur exigée au paragraphe (b), alinéa (1) ci-dessus.
- (c) Privilèges — Le titulaire d'une validation de licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut exercer les mêmes privilèges que ceux indiqués sur la licence ou l'autorisation spécifiée au paragraphe (b), alinéa (1) ci-dessus, sous réserve des limitations qui y sont spécifiées.
- (d) Limitations :
Les conditions et modalités de mise en œuvre des limitations de la validité de la licence étrangère sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.
- (e) Expiration — Chaque validation de licence de navigateur délivrée conformément aux dispositions de la présente section prend fin :
- (1) lorsque prend fin le contrat de location de l'aéronef fourni lors de la demande de la licence ;
 - (2) lorsque la licence étrangère de navigateur, l'autorisation ou le document médical exigé pour l'obtention de la licence est suspendu, annulé ou expiré ; ou
 - (3) 24 mois après le mois de délivrance de la licence spéciale de navigateur.
- (f) Renouvellement : Le titulaire d'une validation de licence peut obtenir le renouvellement de celle-ci, si au moment de la demande de renouvellement, il satisfait aux exigences du paragraphe (b) ci-dessus.

1.3.2.5 QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES D'AÉRONEFS

- (a) Pour ajouter une autre qualification de classe à une licence de navigateur un candidat doit :
- (1) réussir au test de connaissances théoriques et au test en vol appropriés à la classe avion pour lequel une qualification complémentaire est recherchée ; ou

- (2) suivre de manière satisfaisante un programme d'entraînement de navigateur approprié à la qualification de classe complémentaire.

1.3.2.6 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE NAVIGATEUR

- (a) L'ANAC accorde une validation de licence de navigateur sur la base d'une licence étrangère de navigateur.
- (b) Une licence de navigateur validée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 24^e mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Qualifications accordées. — L'ANAC ajoute à la validation, suivant les dispositions de cette section, les qualifications de classe aéronef mentionnées sur la licence étrangère de navigateur en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) Privilèges et limitations :
- (1) Le titulaire d'une validation de licence de navigateur délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que navigateur sur un aéronef immatriculé en République du Congo, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence.
 - (2) Le titulaire d'une licence validée délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut ne pas exercer en tant que membre d'équipage requis d'un avion immatriculé en République du Congo pour le transport des personnes ou des biens en compensation ou en location.
- (e) Renouvellement de la validation de licence et des qualifications :
- (1) le titulaire d'une licence validée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette validation et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de navigateur sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.
 - (2) en vue du renouvellement de sa validation, le détenteur doit en faire la demande avant son expiration.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments nécessaires pour la validation de licence étrangère de navigateur sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.3.3 LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT**1.3.3.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de mécanicien navigant et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de mécanicien navigant.

1.3.3.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE**1.3.3.2.1 ÂGE**

- (a) Le candidat doit être âgé de 18 ans au moins.

1.3.3.2.2 CONNAISSANCES

- (b) 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 :

- (1) Droit aérien : réglementation intéressant le titulaire de la licence de mécanicien navigant ; réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du mécanicien navigant ;
- (2) Connaissance générale des aéronefs :
 - (i) principes de base des groupes motopropulseurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons ; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation ; lubrifiants et systèmes de lubrification ; systèmes de postcombustion et d'injection ; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;
 - (ii) principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
 - (iii) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs antipatinage, corrosion et durée de vie en fatigue ; identification des dommages et défauts structuraux ;
 - (iv) systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;

- (v) systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;
 - (vi) circuits hydrauliques et pneumatiques ;
 - (vii) théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;
 - (viii) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides de radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
 - (ix) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
 - (x) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
 - (xi) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;
- (3) Préparation du vol, performances et chargement :
 - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;
 - (ii) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;
 - (4) Performances humaines : performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
 - (5) Procédures opérationnelles :
 - (i) principes de maintenance, procédures de maintien de la navigabilité, comptes rendus d'anomalie, inspections pré vol, précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant et l'utilisation des sources d'énergie extérieures ; équipements et systèmes de cabine ;
 - (ii) procédures normales, anormales et d'urgence ;
 - (iii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

- (6) Principes du vol : éléments fondamentaux d'aérodynamique ;
 - (7) Radiotéléphonie : procédures de communication et expressions conventionnelles.
- (c) Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant :
- (1) éléments fondamentaux de la navigation ; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
 - (2) aspects opérationnels de la météorologie.

1.3.3.2.3 EXPÉRIENCE

- (d) Le candidat doit accomplir, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'ANAC, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il aura rempli les tâches de mécanicien navigant. L'ANAC déterminera si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il aura homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. Le crédit correspondant à cette expérience doit être limité à un maximum de 50 heures.
- (e) Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, l'ANAC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (d) ci-dessus.
- (f) 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'ANAC, dans les domaines suivants au moins :
- (1) Procédures normales :
 - (i) inspections pré vol ;
 - (ii) procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
 - (iii) contrôle des documents de maintenance ;
 - (iv) procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
 - (v) coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre d'équipage ;
 - (vi) comptes rendus d'anomalie ;

- (2) Procédures anormales et procédures de rechange :
 - (i) reconnaissance des anomalies de fonctionnement des systèmes de bord ;
 - (ii) utilisation des procédures anormales et des procédures de rechange ;
- (3) Procédures d'urgence :
 - (i) reconnaissance des situations d'urgence ;
 - (ii) utilisation des procédures d'urgence appropriées.

1.3.3.2.4 HABILITÉ

- (g) 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 au paragraphe 1.3.3.2.3(f) ci-dessus, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :
- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) d'utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
 - (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (5) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de manière à en assurer la réussite ;
 - (6) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.
- (h) L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite au paragraphe (g) ci-dessus doit être approuvée par l'ANAC, qui veillera à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

1.3.3.2.5 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (i) Le candidat doit être titulaire d'une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité.

1.3.3.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8 et la section 1.1.2.9, paragraphe (a), 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'ANAC sur la base des conditions énoncées aux paragraphes 1.3.3.2.2 (b) et 1.3.3.2.4 (g) qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.
- (b) Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges doivent être indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par l'ANAC.

1.3.3.4 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE MÉCANICIEN NAVIGANT

- (a) L'ANAC délivre une licence de mécanicien navigant sur la base d'une licence étrangère de mécanicien navigant.
- (b) Une licence de mécanicien navigant validée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 12^e mois après le mois dans lequel la validation a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Qualifications accordées. L'ANAC ajoute à une validation de licence suivant les dispositions de cette section, les qualifications de classe aéronef mentionnées sur la licence étrangère de mécanicien navigant en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) Privilèges et limitations :
- (1) Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant validée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que mécanicien navigant sur un aéronef immatriculé en République du Congo, à l'intérieur et en dehors de la République du Congo, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence.
- (2) Le titulaire d'une licence validée conformément aux dispositions de la présente section peut ne pas exercer en tant que membre d'équipage requis d'un avion immatriculé en République du Congo pour le transport des personnes ou des biens en compensation ou en location.
- (e) Renouvellement de la validation et des qualifications :

(1) le titulaire d'une licence validée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette validation et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de mécanicien navigant sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.

(2) en vue du renouvellement de la validation de sa licence, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de celle-ci.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la validation de licence étrangère de mécanicien navigant sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.3.4 OPÉRATEUR RADIOTÉLÉPHONISTE NAVIGANT

1.3.4.1 OPÉRATEUR RADIOTÉLÉPHONISTE NAVIGANT

- (a) Lorsqu'un candidat a montré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigées pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et spécifiées au règlement général des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulation des appareils radiotéléphoniques de bord, l'ANAC annote la licence dont il est déjà titulaire ou, s'il y a lieu, lui délivre une nouvelle licence.
- (b) Des conditions d'habileté et de connaissances relatives aux procédures de communication et aux expressions conventionnelles ont été établies pour toutes les licences de pilote d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable et d'hélicoptère.

1.3.5 LICENCE DU PERSONNEL DE CABINE

1.3.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de personnel de cabine et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de personnel commercial de bord.

1.3.5.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Nul ne peut exercer la fonction de personnel de cabine sur un aéronef civil immatriculé en République du Congo à moins qu'il n'ait une licence de personnel de cabine avec les qualifications appropriées.

- (b) Lorsqu'un personnel de cabine exerce en République du Congo, il doit disposer d'une licence de personnel de cabine ou d'une validation en cours de validité, accordée par l'ANAC.

1.3.5.3 VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE OU DE L'AUTORISATION SPÉCIALE DU PERSONNEL DE CABINE — EXPLOITATION D'AÉRONEF CIVIL IMMATRICULÉ EN REPUBLIQUE DU CONGO ET EN LOCATION PAR UN NON RESSORTISSANT DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

- (a) Généralités :
- (1) l'ANAC délivre au titulaire d'une licence de personnel de cabine en cours de validité ou d'une autorisation délivrées par un autre État contractant qui remplit les exigences de la présente section, une validation de licence permettant au titulaire d'exercer les tâches de personnel de cabine sur un aéronef civil immatriculé en République du Congo, loué à un non ressortissant de la République du Congo, pour le transport de personnes ou de biens en compensation ou en location.
- (2) conformément aux dispositions de la présente section, l'ANAC délivre une validation uniquement pour les types d'aéronefs qui disposent d'une capacité de sièges passagers supérieure à 30 sièges non compris les sièges équipages, ou une charge marchande maximale supérieure à 7500 livres (5700kgs).
- (b) Éligibilité — Pour être éligible pour la délivrance, ou pour le renouvellement d'une validation de licence conformément aux dispositions de la présente section, le postulant doit présenter à l'ANAC les éléments suivants :
- (1) une licence étrangère de personnel de cabine en cours de validité ou une autorisation :
- (i) délivrée par l'Autorité d'un autre État contractant ou une copie acceptable pour l'ANAC ;
- (ii) qui permet au candidat d'exercer les tâches de personnel de cabine qu'autorise une licence sur le même type d'aéronef que l'aéronef de location, délivrée conformément aux dispositions de la présente section.
- (2) une attestation en vigueur établie par le locataire de l'aéronef :
- (i) certifiant que le candidat est employé par le locataire ;

- (ii) spécifiant le type d'aéronef sur lequel le candidat exercera les fonctions de personnel de cabine ;

- (iii) certifiant que le candidat a reçu la formation au sol et en vol qui lui permet d'exercer les tâches qui lui seront assignées sur l'aéronef ;

- (3) des documents montrant que le titulaire satisfait aux normes médicales de la licence étrangère de personnel de cabine exigée au paragraphe (b), alinéa (1) ci-dessus.

- (c) Privilèges — Le titulaire d'une validation de licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut exercer les mêmes privilèges que ceux indiqués sur la licence ou l'autorisation spécifiées au paragraphe (b), alinéa (1) ci-dessus, sous réserve des limitations qui y sont spécifiées.

- (d) Limitations — La licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section fait l'objet de limitations en accord avec les dispositions de l'exploitant.

- (e) Expiration — Chaque licence spéciale de personnel de cabine délivrée conformément aux dispositions de la présente section prend fin :

- (1) lorsque prend fin le contrat de location de l'aéronef fourni lors de la demande de la licence;

- (2) lorsque la licence étrangère de personnel de cabine, l'autorisation ou le document médical exigé pour l'obtention de la licence est suspendu, annulé ou expiré ; ou

- (3) 24 mois après le mois de délivrance de la validation de personnel de cabine.

- (f) Renouvellement — Le titulaire d'une validation peut obtenir le renouvellement de celle-ci, si au moment de la demande de renouvellement, il satisfait aux exigences du paragraphe (b) ci-dessus.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences de validation licence de personnel de cabine sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.3.5.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

- (a) Tout candidat à l'obtention d'une licence de personnel de cabine doit :

- (1) être âgé de 18 ans au moins ;

- (2) détenir une attestation médicale de Classe 2 en cours de validité ;

- (3) satisfaire aux exigences de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification recherchée.

1.3.5.5 QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES D'AÉRONEFS

- (a) Pour ajouter une autre qualification de classe à une licence de personnel de cabine, un candidat doit :

- (1) réussir au test de connaissances théoriques et au test en vol appropriés à la classe avion pour lequel une qualification complémentaire est recherchée ; ou
- (2) suivre de manière satisfaisante un programme d'entraînement de personnel de cabine approprié à la qualification de classe complémentaire.

1.3.5.6 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCES AÉRONAUTIQUES

- (a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de personnel de cabine :

- (1) droit aérien — réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigant commercial; réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du navigant commercial ;
- (2) terminologies et paramètres aéronautiques — terminologie et paramètres utilisés en aviation civile ;
- (3) théorie de vol et opérations aériennes — théorie basique du vol, éléments principaux de l'aéronef, les surfaces critiques (contamination), pressurisation et systèmes de conditionnement d'air, poids et centrage, météorologie/turbulence, équipements de communication, contrôle de la circulation aérienne ;
- (4) physiologie de vol — circuit d'oxygène et leur utilisation, l'effet de l'altitude, empoisonnement de la cabine ;
- (5) fonctions et responsabilités — tâches générales, les tâches pré vol, après le vol et en vol ;
- (6) procédures d'urgence et de sécurité — procédures générales d'urgence et principes basiques, équipements de secours, procédures des extincteurs, dissipation de la fumée, éclairage d'urgence, décompression lente/rapide de la cabine, atterrissage d'urgence préparé, procédures d'évacuation, évacuation

non justifiée, amerrissage, radeaux de sauvetage, toboggan d'évacuation et leur utilisation, actes d'intervention illicite ;

- (7) transport des marchandises dangereuses — principes généraux, marchandises dangereuses interdites au transport aérien, identification des étiquettes, exemptions, procédures d'urgence ;

- (8) sûreté du vol — sûreté des vols commerciaux, sûreté des comptoirs de vol, liste type des opérations de fouille de l'avion, programmes de formation, rapport sur les actes illicites, questions diverses ; et

- (9) facteurs humains — concepts de base; gestion des ressources en équipe.

1.3.5.7 EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit avoir effectué 60 heures de vol en tant que personnel de cabine et doit avoir acquis, sous la supervision d'un instructeur, une expérience adéquate dans les domaines décrits à la section 1.3.5.6, paragraphe (a) ci-dessus.

1.3.5.8 EXIGENCE EN MATIÈRE D'HABILITÉ

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable de remplir les tâches de personnel de cabine d'un aéronef, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire de la licence de personnel de cabine, ainsi que :

- (1) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (2) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (3) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
- (4) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

1.3.5.9 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MÉDECINE AÉRONAUTIQUE ET PREMIERS SOINS

- (a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de personnel de cabine :

- (1) terminologie ;
- (2) hygiène personnelle ;
- (3) hygiène tropicale ;

- (4) maladies transmissibles ;
- (5) maladies quarantenaires ;
- (6) maladies endémiques ;
- (7) empoisonnement alimentaire ;
- (8) urgences et incidents médicaux en vol ;
- (9) respiration artificielle ;
- (10) effets de l'alcool / des drogues ;
- (11) fournitures médicales de premiers soins ;
- (12) trousse de premiers soins (contenu et emploi) ; et
- (13) trousse médicales (contenu et emploi).

1.3.5.10 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DU PERSONNEL DE CABINE

- (a) L'ANAC délivre une validation de personnel de cabine sur la base d'une licence étrangère de personnel de cabine.
- (b) Une licence de personnel de cabine délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 6ème mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Qualifications accordées — L'ANAC ajoute à une licence délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe d'aéronef mentionnées sur la licence étrangère de personnel de cabine en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) Privilèges et limitations :
 - (1) le titulaire d'une licence de personnel de cabine délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que personnel de cabine sur un aéronef immatriculé en République du Congo, à l'intérieur et en dehors de la République du Congo, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence ;
 - (2) le titulaire d'une licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut ne pas exercer en tant que membre d'équipage requis d'un avion immatriculé en République du Congo pour le transport des personnes ou des biens en compensation ou en location.
- (e) Renouvellement de la licence et des qualifications :

- (1) le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de personnel de cabine sur laquelle est basée cette licence est en état de validité ;
- (2) en vue du renouvellement de sa licence, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de la licence.

1.3.5.11 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS

- (a) La licence du personnel de cabine permettra à son titulaire de remplir les fonctions de personnel de cabine à bord de tout aéronef.

1.4 AUTORISATIONS, LICENCES, ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

1.4.1 GÉNÉRALITÉS

1.4.1.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

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

1.4.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications du personnel autre que les membres d'équipage et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir les licences et qualifications ci-après :
 - (1) Technicien/ mécanicien de maintenance aéronef ;
 - (2) contrôleur de la circulation aérienne ;
 - (3) agent technique d'exploitation ;
 - (4) opérateur radio de station aéronautique ;

- (5) personnel de météorologie aéronautique ;
- (6) spécialiste de parachutiste ; et
- (7) élève contrôleur de la circulation aérienne.

1.4.2 LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE AÉRONEF

1.4.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de technicien de maintenance aéronef (TMA) et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de technicien de maintenance aéronef (TMA).

1.4.2.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

1.4.2.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à l'obtention d'une licence de TMA et toutes autres qualifications doit :
 - (1) être âgé de 18 ans au moins.

1.4.2.2.2 CONNAISSANCES

- (b) Le candidat doit prouver 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 :
 - (1) Droit aérien et conditions de navigabilité — réglementation intéressant le titulaire de la licence de maintenance d'aéronef, y compris les conditions de navigabilité applicables régissant la certification et le maintien de la navigabilité des aéronefs ainsi que l'organisme et les procédures de maintenance agréés ;
 - (2) Sciences fondamentales et connaissance générale des aéronefs — mathématiques de base ; unités de mesure ; principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;
 - (3) Génie aéronautique — caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs ; techniques d'assemblage ; 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 communications de bord ;

- (4) Maintenance des aéronefs — tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défektivité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les normes de navigabilité applicables ;
- (5) Performances humaines — performances humaines applicables à la maintenance d'aéronef.

1.4.2.2.3 EXPÉRIENCE

- (c) 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 :
 - (1) en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, au moins :
 - (i) quatre ans ; ou
 - (ii) deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée ;
 - (2) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément à la section 1.4.2.3, paragraphe (b), alinéa (1) (ii) ou alinéa (1)(iii), une expérience dont la durée assure un niveau de compétence équivalant à celui de l'alinéa (1) ; toutefois la durée minimale doit être :
 - (i) de deux ans ; ou
 - (ii) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée, égale à la période que l'ANAC juge nécessaire pour lui donner un niveau d'expérience pratique équivalent.

1.4.2.2.4 FORMATION

- (d) Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation adapté aux privilèges à accorder.

1.4.2.2.5 HABILITÉ

- (e) Le candidat doit montrer qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer.

1.4.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées de la section 1.4.2.3, paragraphes (b) et (c), la licence de maintenance d'aéronef 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, et de signer une fiche de maintenance à la suite d'une inspection, d'opérations de maintenance ou de travaux d'entretien courant.
- (b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef ne doit exercer les privilèges spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus que :
- (1) pour :
 - (i) les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
 - (ii) les cellules, les groupes motopropulseurs et les systèmes ou éléments d'aéronef mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; et/ou
 - (iii) les systèmes ou les éléments d'avionique de bord mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ;
 - (2) 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'aéronef et des systèmes ou éléments d'avionique de bord qu'il certifie en état de navigabilité ;
 - (3) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour le service de délivrance des licences.
- (c) L'ANAC spécifie l'étendue des privilèges du titulaire de la licence du point de vue de la complexité des tâches auxquelles la certification se rapporte.

- (d) Le détail des privilèges de certification doit être consigné sur la licence ou joint à elle, soit directement, soit par renvoi à un autre document officiel de l'ANAC.

1.4.2.4 CATÉGORIES

- (a) Il existe quatre catégories A, B1, B2 et correspondant aux prérogatives du titulaire de la licence :
- (1) *Catégorie A.* — Cette catégorie autorise le détenteur à délivrer un certificat de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et de rectification de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation ;
 - (2) *Catégorie B1.* — Cette catégorie autorise le détenteur à délivrer un certificat de remise en service après des opérations d'entretien, y compris sur la cellule de l'aéronef, les groupes motopropulseurs et les systèmes mécaniques et électriques, le remplacement d'un élément avionique ne nécessitant que des essais de fonctionnement simples font également partie des tâches de la catégorie B1. La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A appropriée ;
 - (3) *Catégorie B2.* — Cette catégorie autorise le détenteur à délivrer un certificat de remise en service après des opérations d'entretien sur des systèmes avioniques et électriques ;
 - (4) *Catégorie C.* — Cette catégorie autorise le détenteur à délivrer un certificat de remise en service après des opérations d'entretien en base pour les aéronefs.
- (b) Le niveau de connaissances basiques de ces catégories est également donné dans les programmes d'un organisme de formation aéronautique (OFA) agréé conformément au RAC 02.

1.4.2.5 ÉLÈVE DES ORGANISMES DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

- (a) Lorsqu'un OFA agréé conformément au RAC 02 donne la preuve à l'ANAC qu'un élève est prêt pour une évaluation de connaissances prescrites à la sous-section 1.4.2.2.2, ce dernier peut être autorisé à passer ces évaluations avant d'avoir satisfait aux exigences en matière d'expérience de la sous-section 1.4.2.2.3.
- (b) Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation adapté aux privilèges à accorder.
- (c) Le standard requis du cours TMA est contenu dans le RAC 02.

Les conditions et modalités de mise en œuvre du standard du cours TMA, établies par décision du Directeur général de l'ANAC sont définies dans le RAC 02.

1.4.2.6 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE

- (a) L'ANAC délivre une validation de licence de technicien de maintenance sur la base d'une licence étrangère de technicien / mécanicien) de maintenance.
- (b) Une validation de (technicien/mécanicien) de maintenance délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 12^{ème} mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Qualifications accordées. — L'ANAC ajoute à une validation délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe aéronef mentionnées sur la licence étrangère de (technicien/mécanicien) de maintenance en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) Privilèges et limitations :
 - (1) Le titulaire d'une validation de technicien de maintenance délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que technicien de maintenance sur un aéronef immatriculé en République du Congo, à l'intérieur et en dehors de la République du Congo, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence.
- (e) Renouvellement de la licence et des qualifications :
 - (1) le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de technicien de maintenance sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.
 - (2) en vue du renouvellement de sa licence, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de la licence.

1.4.3 LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.4.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des

autorisations, licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.

- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de contrôleur de la circulation aérienne.

1.4.3.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

- (a) Le candidat à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions spécifiées dans la présente section ainsi que les conditions d'obtention d'une au moins des qualifications indiquées dans le sous chapitre 1.4.4. Les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent être des fonctionnaires congolais non titulaires de licences, pourvu qu'ils répondent aux mêmes conditions.

1.4.3.2.1 ÂGE

- (b) Le candidat doit être âgé de 21 ans au moins.

1.4.3.2.2 CONNAISSANCES

- (c) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne :
 - (1) Droit aérien — réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;
 - (2) Équipement du contrôle de la circulation aérienne — principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;
 - (3) Connaissances générales — 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 ;
 - (4) Performances humaines — performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
 - (5) Météorologie — météorologie aéronautique ; emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols ; altimétrie ;
 - (6) Navigation — principes de la navigation aérienne ; principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation ;

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

1.4.3.2.3 EXPÉRIENCE

- (d) Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation homologuée et accompli au moins trois mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience prescrite au sous chapitre 1.4.4 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

1.4.3.2.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (e) Le candidat doit être titulaire d'une attestation médicale de Classe 3.

1.4.3.3 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Nul ne doit agir en tant que contrôleur de la circulation aérienne, sauf si :
- (1) il est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée conformément aux dispositions du présent sous-chapitre ;
 - (2) il est titulaire d'une qualification du centre de contrôle délivrée conformément aux dispositions du présent sous-chapitre ou si, qualifié pour un poste d'exploitation, il intervient sous la supervision d'un titulaire de la qualification du centre de contrôle du lieu.
- (b) Les agents de l'État non titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne, peuvent exercer en tant que contrôleurs de la circulation aérienne à condition de satisfaire aux exigences du présent règlement.

1.4.3.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE PRATIQUE: QUALIFICATIONS DE CENTRE

- (a) Tout candidat à l'obtention de la qualification de centre doit avoir servi avec satisfaction :
- (1) en tant que contrôleur non qualifié de la circulation aérienne du lieu pendant une période d'au moins 6 mois ; ou

- (2) pendant 6 mois au moins avant la date de demande, en tant que contrôleur de la circulation aérienne du lieu, détenteur d'une qualification de centre d'un lieu différent.

- (b) Un candidat qui, issu des forces armées de la République du Congo, remplit les conditions de la présente section, à condition d'avoir exercé avec satisfaction pendant au moins 6 mois en tant que contrôleur de la circulation aérienne.

1.4.3.5 EXIGENCES EN MATIÈRE D'HABILITÉ — POSTES D'AFFECTATION

- (a) Nul ne doit exercer en tant que contrôleur de la circulation aérienne quel que soit le poste d'affectation, à moins d'avoir réussi au test pratique sur :
- (1) les équipements des installations de la circulation aérienne ainsi que leur utilisation ;
 - (2) les procédures relatives aux rapports météo et leur utilisation ;
 - (3) chacune des procédures suivantes applicables au poste d'affectation :
 - (i) l'aéroport, y inclus les règlements, les équipements, les pistes de décollage, les pistes de roulage et les obstacles ;
 - (ii) les caractéristiques du terrain, les points de contrôle visuels et les obstacles sur les côtés latéraux des aires des espaces de la Classe B, Classe C, Classe D, ou Classe E de l'aéroport ;
 - (iii) les circuits de la circulation aérienne et les procédures associées pour l'emploi des pistes préférentielles et pour la réduction du bruit ;
 - (iv) les accords opérationnels ;
 - (v) le centre, l'aéroport de dégagement et toutes les voies aériennes, les routes, les points de report et les aides à la navigation utilisées pour le contrôle de la circulation aérienne dans les phases finales ;
 - (vi) procédures de recherche et sauvetage ;
 - (vii) procédures de contrôle de la circulation aérienne en finale et phraséologie ;
 - (viii) procédures d'attente, approches aux instruments réglementaires et procédures de départ ;

- (ix) alignement radar et fonctionnement ;
- (x) l'application, si possible, des normes de séparations réglementaires radar et non radar.

1.4.3.6 EXIGENCES EN MATIÈRE D'HABILITÉ — QUALIFICATION DE CENTRE

- (a) Tout candidat à l'obtention de la qualification de centre de contrôle doit avoir réussi au test pratique sur chaque item de la section 1.4.3.5 applicable à tout poste d'affectation du lieu pour lequel la qualification est sollicitée.

1.4.3.7 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS

- (a) Un contrôleur de la circulation aérienne :
 - (1) peut assurer le contrôle de la circulation aérienne du lieu pour lequel il détient la qualification de centre quel que soit son poste d'affectation ;
 - (2) ne doit pas délivrer une clearance pour un vol IFR sans l'autorisation des centres appropriés assurant le contrôle IFR du lieu ;
 - (3) peut exercer, sous la seule supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification de centre du lieu, à tous les postes d'affectation pour lesquels il est qualifié sans détenir la qualification de centre ;
 - (4) ne peut pas exercer à tous les postes d'affectation d'un centre pour lequel il ne détient pas la qualification de centre, à moins qu'il y existe déjà un dossier tenu à jour des postes d'affectation pour lesquels le contrôleur a été qualifié.

1.4.3.8 AMPLITUDE HORAIRE

- (a) Sauf en cas d'urgence, un contrôleur de la circulation aérienne qualifié doit s'abstenir d'effectuer toutes activités professionnelles pendant au moins 24 heures consécutives au moins une fois tous les 7 jours consécutifs :
 - (1) un contrôleur de la circulation aérienne peut exercer librement ses fonctions ou être réquisitionné pour exercer ses fonctions ;
 - (2) pour plus de 10 heures consécutives ; ou
 - (3) pour plus de 10 heures pendant une période consécutive de 24 heures, sauf s'il dispose d'une période de repos d'au moins 8 heures avant ou à la fin de la période des 10 heures d'activités.

1.4.3.9 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PRATIQUES GÉNÉRALES

- (a) Aucun détenteur de licence de contrôleur de la circulation aérienne ne peut exercer ses fonctions à moins que ce dernier n'ait :
 - (1) servi au moins 3 mois pendant les 6 derniers mois en tant que contrôleur de la circulation aérienne dans le centre dont il détient la qualification, ou à un poste d'affectation pour lequel il est qualifié ; ou
 - (2) démontré qu'il satisfait aux exigences de la licence du contrôleur de la circulation aérienne et de la qualification de centre du centre de contrôle concerné, ou qu'il ait servi à un poste d'affectation pour lequel il fut précédemment qualifié.

1.4.3.10 VALIDATION DE LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

- (a) L'ANAC délivre une licence de contrôleur de la circulation aérienne sur la base d'une licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.
- (b) Une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 48^{ème} mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Qualifications accordées. — L'ANAC peut ajouter à une licence délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe aéronef mentionnées sur la licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) Privilèges et limitations :
 - (1) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que contrôleur de la circulation aérienne en République du Congo, à l'intérieur et en dehors de la République du Congo, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence.
- (e) Renouvellement de la licence et des qualifications :
 - (1) le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.

- (2) en vue du renouvellement de sa licence, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de la licence.

1.4.3.11 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

- (a) L'ANAC délivre une licence de contrôleur de la circulation aérienne sur la base d'une licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.
- (b) Une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 48^{ème} mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Renouvellement de la licence et des qualifications :
- (1) le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.
- (2) en vue du renouvellement de sa licence, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de la licence.

1.4.4 QUALIFICATION DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.4.4.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de contrôleur de la circulation aérienne.

1.4.4.2 CATÉGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

- (a) Les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne doivent comprendre les catégories suivantes :
- (1) qualification de contrôle d'aérodrome ;
- (2) qualification de contrôle d'approche aux procédures ;
- (3) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;

- (4) qualification de contrôle radar d'approche de précision
- (5) qualification de contrôle régional aux procédures ;
- (6) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance.

1.4.4.3 CONDITIONS EXIGÉES POUR LES QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.4.4.3.1 CONNAISSANCES

- (a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :
- (1) qualification de contrôle d'aérodrome :
- (i) disposition de l'aérodrome ; caractéristiques physiques et aides visuelles ;
- (ii) structure de l'espace aérien ;
- (iii) règles, procédures et source d'information applicables ;
- (iv) installations de navigation aérienne ;
- (v) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
- (vi) topographie et points de repère importants ;
- (vii) caractéristiques de la circulation aérienne ;
- (viii) phénomènes météorologiques ;
- (ix) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;
- (2) qualifications de contrôle d'approche aux procédures et de contrôle régional aux procédures :
- (i) structure de l'espace aérien ;
- (ii) règles, procédures et source d'information applicables ;
- (iii) installations de navigation aérienne ;
- (iv) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;

- (v) topographie et points de repère importants ;
 - (vi) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
 - (vii) phénomènes météorologiques ;
 - (viii) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;
- (3) qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance : le candidat doit remplir les conditions prescrites au point (2) ci-dessus, dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il sera chargé, et il doit prouver qu'il connaît au moins les sujets supplémentaires ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :
- (i) principes, emploi et limites d'emploi des systèmes de surveillance ATS applicables et de l'équipement associé ;
 - (ii) procédures du service de surveillance ATS, selon qu'il convient, notamment procédures destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié.

1.4.4.3.2 EXPÉRIENCE

(b) Le candidat doit avoir :

- (1) suivi avec succès un cours de formation homologuée ;
- (2) assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée :
 - (i) qualification de contrôle d'aérodrome : le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - (ii) qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;

- (iii) qualification de contrôle radar d'approche de précision : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 auront été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par le service de délivrance des licences. Au moins 50 de ces approches de précision auront été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée ;

(3) si les privilèges de la qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance englobent des fonctions radar d'approche de surveillance, l'expérience comprendra au moins 25 approches avec indicateur panoramique, effectuées au moyen d'un dispositif de surveillance du type utilisé par l'organisme pour lequel la qualification est demandée, sous la supervision d'un contrôleur détenteur d'une qualification appropriée.

(c) L'expérience spécifiée au paragraphe (b), alinéa (2) ci-dessus, doit avoir été acquise dans la période de six mois précédant immédiatement la candidature.

(d) Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie, ou de la même qualification pour un autre organisme, l'ANAC déterminera si l'expérience prescrite à la présente section peut être réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

1.4.4.3.3 HABILITÉ

(e) Le candidat doit démontrer, 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.

1.4.4.3.4 DÉLIVRANCE EN MÊME TEMPS DE DEUX QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

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

1.4.4.4 PRIVILÈGES DU DÉTENTEUR DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.11 et à la section 1.1.2.9, paragraphe (a), les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après, doivent lui permettre :

- (1) 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 ;
- (2) qualification de contrôle d'approche aux procédures : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- (1) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
 - (i) sous réserve des conditions spécifiées à la section 1.4.4.3, paragraphe (b), alinéa (3), les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- (3) qualification de contrôle radar d'approche de précision : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service, à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (4) qualification de contrôle régional aux procédures : d'assurer le contrôle régional et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (5) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance : d'assurer le

contrôle régional au moyen d'un système de surveillance ATS et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur.

- (b) Avant d'exercer les privilèges indiqués au paragraphe (a) ci-dessus, le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) L'ANAC qui a délivré une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne permettra pas au détenteur de cette licence d'assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'ANAC.
- (d) Validité des qualifications : Une qualification doit cesser d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne a cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période de six mois déterminée par l'ANAC. Au-delà de cette période, Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

1.4.5 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

1.4.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent sous chapitre prescrit les exigences de délivrance de qualifications et licences d'agent technique d'exploitation.

1.4.5.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

1.4.5.2.1 ÂGE

- (a) Le candidat à une licence d'agent technique d'exploitation doit :
 - (1) être âgé de 21 ans au moins.

1.4.5.2.2 CONNAISSANCES

- (b) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation:
 - (2) Droit aérien — réglementation intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
 - (3) Connaissance générale des aéronefs :
 - (i) principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions ;

- (ii) limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs ;
 - (iii) liste minimale d'équipements (LME) ;
 - (4) Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement :
 - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ; calculs de masse et de centrage ;
 - (ii) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aérodromes de décollage ; exploitation sur de grandes distances ; conduite du vol en croisière ;
 - (iii) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;
 - (iv) principes de base des systèmes d'établissement des plans de vol assisté par ordinateur ;
 - (5) Performances humaines :
 - (i) performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;
 - (6) Météorologie :
 - (i) météorologie aéronautique — mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
 - (ii) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;
 - (7) Navigation — principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;
 - (8) Procédures opérationnelles :
 - (i) emploi de la documentation aéronautique ;
 - (ii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
 - (iii) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;
 - (iv) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;
 - (9) Principes du vol — principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;
 - (10) Radiocommunications — procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.
- 1.4.5.2.3 EXPÉRIENCE**
- (c) Le candidat doit avoir acquis l'expérience suivante :
 - (1) deux années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas (i) à (iii) ci-dessous ou dans une combinaison quelconque de ces fonctions ; toutefois, dans le cas d'une expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions ne doit pas être inférieure à un an :
 - (i) membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;
 - (ii) météorologiste dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ;
 - (iii) contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien; ou
 - (2) 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
 - (3) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète.
 - (d) 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.
- 1.4.5.2.4 HABILITÉ**
- (e) Le candidat doit prouver qu'il est capable :
 - (1) d'effectuer une analyse météorologique

exacte et acceptable pour l'exploitation, d'après une série de cartes et de messages d'observations météorologiques quotidiens ; de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitation, sur les conditions météorologiques dominantes dans le voisinage général d'une route aérienne déterminée ; de prévoir les tendances du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes de destination et de dégagement ;

- (2) 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 ;
- (3) 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.

1.4.5.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées à la section 1.1.2.7 du sous-chapitre 1.1.2, la licence d'agent technique d'exploitation doit permettre à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le RAC 08, Partie 1.

1.4.5.4 VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) L'ANAC délivre une validation de licence d'agent technique d'exploitation sur la base d'une licence étrangère d'agent technique d'exploitation.
- (b) Une validation de licence d'agent technique d'exploitation délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 24^e mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Renouvellement de la licence et des qualifications :
 - (1) le titulaire d'une validation délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère d'agent technique d'exploitation sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.
 - (2) en vue du renouvellement de sa validation,

le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de celle-ci.

1.4.6 LICENCE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

1.4.6.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de prescrire les exigences pour la délivrance des licences et qualifications d'opérateur radio de station aéronautique et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification d'opérateur de station aéronautique.

1.4.6.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

- (a) Cette licence n'est pas destinée au personnel assurant le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).
- (b) Avant de délivrer une licence d'opérateur radio de station aéronautique, l'ANAC exigera du candidat qu'il remplisse les conditions spécifiées dans la présente section.
- (c) Les personnes non titulaires de la licence peuvent exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique à condition que l'ANAC veille à ce que ces fonctions remplissent les mêmes conditions.

1.4.6.2.1 ÂGE

- (d) Le candidat doit être âgé de 18 ans au moins.

1.4.6.2.2 CONNAISSANCES

- (e) Le candidat doit prouver 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 :
 - (1) Connaissances générales — services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur de l'État ;
 - (2) Procédures opérationnelles — procédures de radiotéléphonie ; expressions conventionnelles ; réseau de télécommunications ;
 - (3) Réglementation — réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;
 - (4) Équipement de télécommunication — principes, emploi et limites d'emploi des équipements de télécommunication dans une station aéronautique.

1.4.6.2.3 EXPÉRIENCE

(f) Le candidat doit avoir :

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

1.4.6.2.4 HABILITÉ

(g) Le candidat doit montrer ou aura montré sa compétence en ce qui concerne :

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

1.4.6.3 PRIVILÈGES DE L'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7 et 1.1.2.11 du sous-chapitre 1.1.2, les privilèges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettront de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le détenteur sera au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

1.4.6.4 VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

- (a) L'ANAC délivre une validation de licence d'opérateur radio de station aéronautique sur la base d'une licence étrangère d'opérateur radio de station aéronautique.
- (b) Une validation d'opérateur radio de station aéronautique délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 24^e mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) Renouvellement de la validation et des qualifications :

(1) le titulaire d'une validation délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette validation et des qualifications qui sont mentionnées si au moment de la demande, la licence étrangère d'opérateur radio de station aéronautique sur laquelle est basée cette validation est en état de validité.

(2) en vue du renouvellement de sa validation, le détenteur doit en faire la demande avant l'expiration de celle-ci.

1.4.7 PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE**1.4.7.1 DOMAINE D'APPLICATION**

(a) Ce sous chapitre décrit les exigences pour la délivrance des licences et qualifications de Personnel de météorologie aéronautique et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

(b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de Personnel de météorologie aéronautique.

1.4.7.2 PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

Réservé.

1.4.8 LICENCE DE SPÉCIALISTE DE PARACHUTE**1.4.8.1 DOMAINE D'APPLICATION**

(a) Ce sous chapitre décrit les exigences pour la délivrance des licences et qualifications de spécialiste de parachute et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

(b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la licence et qualification de spécialiste de parachute.

1.4.8.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

(a) Tout candidat à une licence de spécialiste de parachute doit :

- (1) être âgé de 18 ans au moins ; et
- (2) satisfaire aux conditions requises de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification de classe et de catégorie recherchée.

1.4.8.3 LICENCE EXIGÉE

(a) Nul ne peut conditionner, plier, entretenir, ou modifier un parachute individuel prévu pour

l'utilisation dans des situations d'urgence sur un avion civil en République du Congo à moins qu'il ne détienne une qualification de type et une licence appropriées en cours de validité et délivrées suivant les conditions des sections 1.4.8.10 à 1.4.8.13.

- (b) Sous réserve des conditions prévues au paragraphe (c) ci-dessous, nul ne peut plier, conditionner, entretenir ou modifier le parachute principal d'un double parachute prévu pour être utilisé en saut à partir d'un aéronef civil en République du Congo à moins qu'il n'ait une licence valide appropriée délivrée suivant les conditions de ce sous chapitre.
- (c) Une personne non titulaire d'une licence ne peut plier le parachute principal d'un double parachute qui va être utilisé par elle en vue d'un saut.
- (d) Toute personne titulaire d'une licence de spécialiste de parachute doit la présenter pour l'inspection sur demande de l'ANAC ou de son représentant autorisé.
- (e) Les licences suivantes de spécialiste de parachute sont délivrées dans ce sous chapitre :
 - (1) spécialiste de parachute majeur ; et
 - (2) maître spécialiste de parachute
- (f) Les sections 1.4.8.10 à 1.4.8.13 ne s'appliquent pas aux parachutes conditionnés, entretenus ou modifiés pour utilisation par les forces armées.

1.4.8.4 LICENCE DE SPÉCIALISTE DE PARACHUTE MAJEUR : EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE, DE CONNAISSANCES ET DE COMPÉTENCE

- (a) Excepté les conditions stipulées en 1.4.8.5, un candidat à une licence de spécialiste de parachute majeur doit :
 - (1) présenter la preuve à la satisfaction de l'ANAC qu'il a au moins conditionné 20 parachutes de chaque type pour lequel la qualification est recherchée, conformément aux instructions du fabricant et sous le contrôle d'un spécialiste de parachute détenteur d'une licence, ayant une qualification pour chaque type, ou d'une personne détentrice d'une qualification appropriée ;
 - (2) passer un test de connaissances, avec au moins un type de parachute approprié pour la qualification recherchée, sur :
 - (i) la fabrication, le conditionnement, et l'entretien ;
 - (ii) les instructions du fabricant ;

(iii) les règlements de ce sous chapitre ;

- (3) passer un test oral et pratique montrant sa capacité à conditionner et entretenir au moins un type de parachute approprié au type de qualification recherchée.

1.4.8.5 MILITAIRES SPÉCIALISTES ET ANCIENS MILITAIRES — SPÉCIALISTES — RÈGLES SPÉCIALES

- (a) Nonobstant les exigences de la section 1.4.8.4, l'ANAC accorde au candidat à une licence de spécialiste de parachute cette licence s'il passe un test de connaissances conformément aux règlements de ce sous chapitre et montre des preuves documentaires satisfaisantes comme quoi :
 - (1) il est un militaire Congolais ou un civil employé par les forces armées Congolaises ou étrangères ou, n'est plus sous les drapeaux 12 mois avant sa candidature ;
 - (2) est en service, ou a servi dans les 12 mois avant sa candidature, comme un spécialiste de parachute pour les forces armées ;
 - (3) à l'expérience requise.

1.4.8.6 LICENCE DE MAÎTRE SPÉCIALISTE DE PARACHUTE — EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE, DE CONNAISSANCES ET DE COMPÉTENCE

- (a) Un candidat à une licence de maître spécialiste parachutiste doit se conformer aux exigences suivantes :
 - (1) présenter à l'ANAC la preuve satisfaisante d'une expérience d'au moins trois (3) ans comme spécialiste de parachute et avoir réussi à conditionner au moins 100 parachutes de deux types chacun, appropriés pour les qualifications recherchées, et en conformité avec les instructions du fabricant :
 - (i) soit en tant que spécialiste de parachute majeur titulaire d'une licence et qualifié ; ou
 - (ii) soit sous la supervision d'un spécialiste de parachute titulaire d'une licence et qualifié ou d'une personne détenant les qualifications militaires appropriées ;
 - (iii) un candidat peut cumuler l'expérience spécifiée dans les paragraphes (1) et (2) pour remplir les exigences de cette section ;
 - (2) si le candidat ne possède pas une licence de spécialiste de parachute majeur, il

doit passer un test de connaissances, en tenant compte des parachutes appropriés au type de qualification sur :

- (i) leur fabrication, leur conditionnement, et leur maintenance ;
 - (ii) les instructions du fabricant ; et
 - (iii) les règlements de ce sous chapitre.
- (3) passer un test oral et pratique montrant l'habileté à maintenir et conditionner deux types de parachutes appropriés à la qualification de type.

1.4.8.7 QUALIFICATIONS DE TYPE

- (a) Les qualifications de type relatives à ce sous chapitre sont :
- (1) ventrale
 - (2) dorsale
 - (3) sous-cutané
 - (4) latérale
- (b) La mention des qualifications du titulaire d'une licence de spécialiste de parachute qui se qualifie pour l'obtention d'une licence de spécialiste de parachute majeur, se fait après étude, par l'ANAC.

1.4.8.8 TYPES DE QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES — EXIGENCES

- (a) Un spécialiste de parachute titulaire d'une licence qui postule pour une qualification complémentaire de type doit :
- (1) présenter à l'ANAC la preuve satisfaisante comme quoi il a conditionné au moins 20 parachutes du type de qualification, en conformité avec les instructions du fabricant et sous la supervision d'un spécialiste de parachute détenant une licence et une qualification pour ce type ;
 - (2) passer un test pratique, à la satisfaction de l'ANAC, montrant son habileté à maintenir et à conditionner le type de parachute pour lequel le candidat cherche une qualification.

1.4.8.9 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS

- (a) Un spécialiste de parachute majeur détenteur d'une licence peut :
- (1) plier, conditionner et maintenir (à l'exception d'une réparation majeure) n'importe quel type de parachute pour lequel il est qualifié ;

(2) superviser d'autres personnes pour l'emballage de tout type de parachute pour lequel il est qualifié.

(b) Un maître spécialiste de parachute titulaire d'une licence peut :

(1) plier, conditionner, maintenir, tout type de parachute pour lequel il est qualifié ; et

(2) superviser d'autres personnes dans le conditionnement, la maintenance et la modification de tout type de parachute pour lequel il est qualifié.

(c) Un spécialiste de parachute n'a pas besoin de se conformer aux dispositions applicables (relatives aux installations, équipements, règles de performances, dossier, expérience récente et cachet) dans le cadre du conditionnement, de l'entretien ou de la modification du parachute principal d'un parachute double destiné au saut.

1.4.8.10 INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS

(a) Aucun spécialiste de parachute ne doit exercer les privilèges de sa licence à moins qu'il n'ait au moins à sa disposition une des installations et équipements suivants :

(1) une table de trois pieds de large et de 40 pieds de long au moins ;

(2) un local adéquat qui est convenablement maintenu à la bonne température, éclairé et aéré pour le séchage et l'aération des parachutes ;

(3) suffisamment d'outils et d'autres équipements pour conditionner et entretenir les types de parachutes utilisés ; et

(4) des locaux adéquats pour accomplir les tâches nécessaires et protéger les outils et équipements.

1.4.8.11 RÈGLES DE PERFORMANCES

(a) Aucun spécialiste de parachute ne doit :

(1) plier, conditionner, entretenir ou modifier un parachute à moins qu'il n'ait la qualification pour ce type ;

(2) plier et conditionner un parachute qui n'est pas sûr pour une utilisation en urgence ;

(3) plier et conditionner un parachute qui n'a pas été convenablement séché et aéré ;

(4) modifier un parachute d'une manière qui

n'est pas spécifiquement autorisée par l'ANAC ou le fabricant ;

- (5) plier et conditionner, entretenir ou modifier un parachute d'une manière non conforme par rapport aux procédures approuvées par l'ANAC ou le fabricant du parachute ; ou
- (6) exercer les privilèges de la licence et de la qualification de type à moins qu'il n'ait compris les instructions opérationnelles à jour et n'ait :
 - (i) accompli des tâches liées à la licence durant 90 jours dans les 12 mois précédents ; ou
 - (ii) démontré à l'ANAC ses compétences pour accomplir ces tâches.

1.4.8.12 DOSSIERS

- (a) Tout spécialiste de parachute détenteur d'une licence doit garder un dossier sur le conditionnement, l'entretien, et la modification de parachutes ou sur la supervision de ces activités.
- (b) Tout spécialiste de parachute qui plie un parachute doit mentionner dans le dossier du parachute, la date et le lieu, les remarques sur tout défaut constaté et signer ce dossier avec son nom et son numéro de licence.
- (c) Tout spécialiste de parachute doit signer le dossier requis au paragraphe (b) ci-dessus avec son nom et le numéro de sa licence.
- (d) Le dossier requis au paragraphe (a) ci-dessus doit contenir, indépendamment du type de parachute, une mention sur :
 - (1) le type et la marque ;
 - (2) le numéro de série ;
 - (3) le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'utilisateur ;
 - (4) les types et étendus des travaux accomplis ;
 - (5) la date et le lieu où les travaux ont été faits ; et
 - (6) les résultats de tout test.
- (e) Toute personne qui établit un dossier suivant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus doit le garder pour au moins 2 ans après la date d'établissement.

1.4.8.13 SCELLEMENT

- (a) Toute licence de spécialiste de parachute doit comporter un sceau avec une marque

d'identification décrite par l'ANAC ainsi qu'un cachet sec.

- (b) Après avoir plié un parachute, le spécialiste de parachute doit sceller l'emballage par son sceau en conformité avec les instructions du fabricant pour le type de parachute donné.

1.4.9 ÉLÈVE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.4.9.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des cartes d'élèves contrôleurs de la circulation aérienne, les conditions sous lesquelles ces cartes sont nécessaires, les règles générales et les limitations pour les détenteurs de ces cartes.
- (b) Il s'applique aux candidats désirant obtenir la carte d'élève contrôleur de la circulation aérienne.

1.4.9.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

- (a) Un élève contrôleur de la circulation aérienne ne doit recevoir une formation en environnement opérationnel que s'il détient une attestation médicale de Classe 3 en cours de validité.

1.4.9.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

- (a) Un élève contrôleur de la circulation aérienne doit exercer sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée.

1.4.9.3.1 CONNAISSANCES

- (a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui d'élève contrôleur de la circulation aérienne :
 - (1) Droit aérien — réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;
 - (2) Équipement du contrôle de la circulation aérienne — principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;
 - (3) Connaissances générales — 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 ;

- (4) Performances humaines — performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (5) Météorologie — météorologie aéronautique ; emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols ; altimétrie ;
- (6) Navigation — principes de la navigation aérienne ; principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation ;
- (7) Procédures opérationnelles — procédures du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris les expressions conventionnelles (procédures régulières, procédures non régulières et procédures d'urgence) ; emploi de la documentation aéronautique pertinente ; pratiques de sécurité associées au vol.

1.5 CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

Les caractéristiques des licences du personnel sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

1.6.1 ATTESTATIONS MÉDICALES — GÉNÉRALITÉS

1.— *Les facteurs prédisposant à la maladie, tels que l'obésité et l'usage du tabac, peuvent être importants pour déterminer si une poursuite de l'évaluation ou de l'enquête est nécessaire dans un cas particulier.*

2.— *Dans les cas où le candidat ne remplit pas totalement les conditions médicales, et dans les cas compliqués ou inhabituels, l'évaluation peut devoir être reportée et le cas, présenté à un évaluateur médical du service de délivrance des licences pour évaluation finale. Dans de tels cas, il doit être tenu dûment compte, dans l'évaluation médicale, des privilèges attachés à la licence sollicitée ou détenue par le candidat, ainsi que des conditions dans lesquelles le titulaire de la licence exercera ces privilèges dans le cadre de ses fonctions.*

1.6.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) L'objet du présent règlement est de définir les normes médicales et les procédures d'évaluation pour la délivrance et le renouvellement des attestations médicales de Classe 1, Classe 2 et Classe 3.

1.6.1.2 CLASSES D'ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Les attestations médicales doivent être établies en distinguant les trois classes ci-après :
 - (1) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
 - (ii) les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
 - (iii) les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère.
 - (2) Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de navigateur ;
 - (ii) les licences de mécanicien navigant ;
 - (iii) les licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
 - (iv) les licences de pilote de planeur ;
 - (v) les licences de pilote de ballon libre ;
 - (vi) les licences de personnel de cabine ;
 - (3) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de contrôleur de la circulation aérienne.
 - (ii) TMA.
- (b) Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale doit fournir au médecin-examineur une déclaration, dont il atteste l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Cette déclaration doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il est fait application des dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphe (i).
- (c) Le médecin-examineur doit rendre compte à l'ANAC de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du candidat à remplir l'une quelconque des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne conformément de la section 1.1.2.6, paragraphe (o).
- (d) Les conditions à remplir en vue du renouvellement d'une attestation médicale sont

les mêmes que celles de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

- (e) Les intervalles prescrits entre les examens médicaux périodiques en vue du renouvellement des attestations médicales sont indiqués à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).

1.6.1.3 DÉLIVRANCE SPÉCIALE D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales du présent sous chapitre pour une licence donnée, l'attestation médicale n'est délivrée ou renouvelée que si les conditions suivantes sont remplies:

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

- (b) L'ANAC mentionne une limitation médicale sur la licence quand celle-ci ou un examinateur médical aéronautique juge que l'exécution sûre des fonctions du titulaire de cette licence dépend de la conformité à une telle limitation.

1.6.1.4 REFUS DE DÉLIVRANCE D'ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Tout candidat à qui un examinateur médical aéronautique refuse la délivrance d'une attestation médicale peut, dans les 30 jours après cette date de refus, contacter par écrit, cet AME avec une copie à l'ANAC pour une reconsidération de ce refus. Passé ce délai, l'ANAC considère ce refus comme définitif.

- (b) Le refus de délivrance d'attestation médicale :

- (1) par un examinateur médical aéronautique ne signifie pas un refus par l'ANAC ;
- (2) par l'ANAC est considéré comme un refus par l'ANAC.

1.6.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MÉDICALES

1.6.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphe (a) doit subir un examen médical fondé sur les conditions :

- (1) d'aptitude physique et mentale ;
- (2) de vision et de perception des couleurs ; et
- (3) d'audition.

1.6.2.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque doit être exempt :

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

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

- (b) L'emploi de plantes médicinales ou d'autres moyens de traitement alternatif doit faire l'objet d'une attention particulière en raison de possibles effets secondaires.

1.6.2.3 CONDITIONS DE TEST D'ACUITÉ VISUELLE

- (a) Lorsque les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle aboutissent à des évaluations différentes, pour obtenir l'uniformité, l'ANAC s'assure de l'équivalence entre les méthodes d'évaluation.

- (b) Les tests d'acuité visuelle doivent être effectués avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux (30-60 cd/m²).

- (c) L'acuité visuelle doit être mesurée au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adoptée.

1.6.2.4 CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS

- (a) Les méthodes d'examen doivent garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.
- (b) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.
- (c) Le candidat doit subir une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D65 définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).
- (d) Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par l'ANAC doit être déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve doit être déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les candidats qui ne répondent pas à ces critères sont déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.
- (e) Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications soient non polarisantes et de teinte grise neutre.

1.6.2.5 CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION

- (a) Les méthodes d'examen utilisées doivent garantir des tests d'audition fiables.
- (b) Le candidat doit avoir une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (c) Les candidats à une attestation médicale de classe 1 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.
- (d) D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.
- (e) Les candidats à une attestation médicale de classe 3 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.
- (f) D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.

(g) Les candidats à une attestation médicale de Classe 2 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'âge de 50 ans, un au moins tous les deux ans.

(h) Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués à la section 1.6.2.5, paragraphes (c), (e) et (g), à défaut de test audiométrique, les candidats doivent subir des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse :

- (1) Le zéro de référence pour l'étalonnage des audiomètres à sons purs est celui des normes pertinentes de l'édition actuelle du document intitulé Méthodes d'essais audiométriques, publié par l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
- (2) Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, une pièce silencieuse est une pièce dans laquelle l'intensité du bruit de fond est inférieure à 35 dB (A).
- (3) Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, le niveau sonore de la voix moyenne de conversation à 1 m du point d'émission (lèvre inférieure du locuteur) est d'environ 60 dB(A), et celui de la voix chuchotée, d'environ 45 dB(A). À 2 m du locuteur, le niveau est inférieur de 6 dB(A).
- (4) Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des candidats qui utilisent des prothèses auditives.
- (5) L'attention est appelée sur les spécifications de la section 1.2.7.2, paragraphe (d) relatives à la délivrance d'une qualification aux instruments aux candidats titulaires d'une licence de pilote privé.

1.6.3 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1

1.6.3.1 OBJET

- (a) L'objet du présent sous chapitre est de définir les procédures d'évaluation médicale exigée pour la délivrance de toutes les attestations médicales.

1.6.3.2 OBTENTION ET RENOUELEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doivent subir un examen

médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

- (b) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).
- (c) Tous les deux ans, dans le cas des candidats à une attestation médicale de classe 1 âgés de moins de 40 ans, le service de délivrance des licences, s'il le juge utile, permettra aux médecins-examineurs de sauter certains points d'examen régulier liés à l'évaluation de l'aptitude physique tout en mettant davantage l'accent sur l'éducation sanitaire et la prévention des mauvais états de santé.
- (d) Il est délivré une attestation médicale de classe 1 au candidat qui remplit les conditions de la présente section et qui satisfait aux dispositions générales des sous-chapitres 1.6.1 et 1.6.2.

1.6.3.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.
- (b) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :
- (1) un trouble mental organique ;
 - (2) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
 - (3) la schizophrénie, un trouble de type schizophrénique ou délirant ;
 - (4) un trouble de l'humeur (affectif) ;
 - (5) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
 - (6) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
 - (7) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;

- (8) un retard mental ;
 - (9) un trouble du développement psychologique ;
 - (10) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
 - (11) un trouble mental non spécifié par ailleurs ; qui doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.
- (c) Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs doit être déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (d) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :
- (1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
 - (2) une épilepsie ; ou
 - (3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.
- (e) Le candidat ne doit pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (f) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (g) Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant doit être déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- (h) Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal doit être déclaré inapte, à moins que

- son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- (i) L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme.
- (j) Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins une fois l'an.
- (k) Les examens révisionnels des candidats âgés de 30 à 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.
- L'électrocardiographie régulière sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un candidat sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.*
- (l) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.
- (m) L'usage d'agents hypotenseurs doit être disqualifiant, sauf s'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (n) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- (o) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- (p) L'examen initial doit comporter une radiographie pulmonaire.
- (q) Des radiographies périodiques des poumons ne sont habituellement pas nécessaires, mais elles peuvent être une nécessité dans les situations où l'on peut soupçonner une maladie respiratoire asymptomatique.
- (r) Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- (s) Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence doivent être déclarés inaptes.
- (t) L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (u) Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive doivent être déclarés inaptes.
- (v) Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- (w) Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou êses annexes doivent être déclarés inaptes.
- (x) Les candidats ne doivent avoir aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.
- (y) Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, doivent être déclarés inaptes.
- (z) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.
- (aa) Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications doivent être déclarés inaptes.
- (bb) Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.
- (cc) Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'un régime alimentaire seulement ou d'un régime alimentaire combiné à la prise de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (dd) Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique doivent être déclarés

inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

Le trait drépanocytaire et les autres traits hémoglobinopathiques ne sont généralement pas considérés comme un motif d'inaptitude.

(ee) Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire doivent être déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

(ff) L'examen médical doit comporter une analyse d'urine et toute anomalie doit faire l'objet d'une enquête appropriée.

(gg) Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

(hh) Les candidats ayant subi une néphrectomie doivent être déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

(ii) Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) doivent être déclarés inaptes, à moins qu'une enquête complète et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.

(jj) Les candidates qui sont enceintes doivent être déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

(kk) Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du paragraphe (jj) ci-dessus, la déclaration d'aptitude doit être limitée à la

période comprise entre la fin de la 12^{ème} semaine et la fin de la 26^{ème} semaine de gestation.

(ll) Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne doit être autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

(mm) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. *Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques exigeront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du candidat.*

(nn) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

(oo) Il ne doit pas exister :

- (1) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- (2) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- (3) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

(pp) Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique ne doit pas entraîner nécessairement l'inaptitude du candidat.

(qq) Il ne doit pas exister :

- (1) d'obstruction nasale ; ou
- (2) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur.

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

(rr) Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales doivent être déclarés inaptes.

1.6.3.4 CONDITIONS DE VISION

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

(a) Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Le candidat ne doit pas

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

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

- (1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;
- (2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence ;
- (3) en cas de doute sur la déclaration d'aptitude du candidat, l'ANAC peut exiger un rapport ophtalmologique ; et
- (4) l'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée doit être mesurée et notée à chaque examen révisionnel.

Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

(c) Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

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

(d) Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante doivent utiliser des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

Si des lunettes sont utilisées, des lentilles à indice élevé sont nécessaires pour réduire au minimum la distorsion de champ périphérique.

(e) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux doivent être tenus de fournir

un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est :

- (1) de déterminer la performance visuelle normale ; et
- (2) de déterminer toute pathologie importante.

(f) Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil doivent être déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

(g) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat doit démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

1.— Un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition doit utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les instruments et une carte ou un manuel tenus à la main et passer à la vision à distance, à travers le pare-brise, sans enlever ses lunettes. Les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance et ne sont donc pas acceptables.

2.— Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.

(h) Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

- (i) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.
- (j) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.
- (k) Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne doivent pas être forcément disqualifiants.

1.6.3.5 CONDITIONS D'AUDITION

- (a) Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1000 et 2000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3000 Hz.
- (b) Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant l'effet de masque des bruits du poste de pilotage sur la parole et les signaux radio.

1.— Il est important que le bruit de fond représente le bruit dans le poste de pilotage du type d'aéronef pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

1.— Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.

- (c) Comme solution de rechange, on peut effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

1.6.4 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 2

1.6.4.1 OBJET

- (a) L'objet du présent sous-chapitre est de définir les normes d'aptitude physique et mentale exigées pour toutes les attestations médicales.

1.6.4.2 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de Classe 2.

- (b) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de Classe 2 des titulaires des licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).
- (c) Il est délivré une attestation médicale de Classe 2 au candidat qui remplit les conditions de la présente section et qui satisfait aux dispositions générales des sous-chapitres 1.6.1 et 1.6.2.

1.6.4.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

- (a) Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.
- (b) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :
 - (1) un trouble mental organique ;
 - (2) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
 - (3) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
 - (4) un trouble de l'humeur (affectif) ;
 - (5) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
 - (6) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
 - (7) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés
 - (8) un retard mental ;
 - (9) un trouble du développement psychologique ;
 - (10) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou

- (11) un trouble mental non spécifié par ailleurs ; qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.
- (c) Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs devra être déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (d) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :
- (1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
 - (2) une épilepsie ; ou
 - (3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.
- (e) Le candidat ne doit pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (f) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (g) Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant doit être déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- (h) Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal doit être déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- (i) L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme dans le cas des candidats âgés de plus de 40 ans.
- (j) Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.
- (k) L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.
L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un candidat sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.
- (l) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.
- (m) L'usage d'agents hypotenseurs doit être disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (n) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- (o) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- (p) Les examens initial et périodiques comportent une radiographie des poumons lorsque l'on soupçonne une maladie pulmonaire asymptomatique.
- (q) Les candidats qui souffrent d'une maladie respiratoire obstructive chronique doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- (r) Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence doivent être déclarés inaptes.
- (s) L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

- (t) Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive doivent être déclarés inaptes.
- (u) Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- (v) Les candidats ne doivent avoir aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.
- (w) Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes doivent être déclarés inaptes.
- (x) Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, doivent être déclarés inaptes.
- (y) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.
- (z) Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications doivent être déclarés inaptes.
- (aa) Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.
- (bb) Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (cc) Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (dd) Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire doivent être déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (ee) L'examen médical doit comporter une analyse d'urine et toute anomalie doit être l'objet d'une enquête appropriée.
- (ff) Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- (gg) Les candidats ayant subi une néphrectomie doivent être déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.
- (hh) Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.

- (ii) Les candidates qui sont enceintes doivent être déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.
- (jj) Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du paragraphe (jj) ci-dessus, la déclaration d'aptitude doit être limitée à la période comprise entre la fin de la 12^{ème} semaine et la fin de la 26^{ème} semaine de gestation.
- (kk) Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne doit être autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été

Le trait drépanocytaire et les autres traits hémoglobino-pathiques ne sont généralement pas considérés comme un motif d'inaptitude.

- déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- (ll) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou de structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. *Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques exigeront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du candidat.*
- (mm) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (nn) Il ne doit pas exister :
- (1) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
 - (2) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
 - (3) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.
- (oo) Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique ne doit pas entraîner nécessairement l'inaptitude du candidat.
- (pp) Il ne doit pas exister :
- (1) d'obstruction nasale ; ou
 - (2) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur ;
- qui soit susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (qq) Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales doivent être déclarés inaptes.

1.6.4.4 CONDITIONS DE VISION

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

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

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

- (1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- (2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.
- (3) en cas de doute sur la déclaration d'aptitude du candidat, l'ANAC peut exiger un rapport ophtalmologique ; et
- (4) l'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée doit être mesurée et notée à chaque examen révisionnel.

Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

- (c) Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

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

- (d) Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante doivent utiliser des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

Si des lunettes sont utilisées, des lentilles à indice élevé sont nécessaires pour réduire au minimum la distorsion de champ périphérique.

- (e) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite :

- (1) L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est :
 - (i) de déterminer la performance visuelle normale ; et

- (ii) de déterminer toute pathologie importante.
- (f) Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil doivent être déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (g) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat doit démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée :
- (1) Un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition doit utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les instruments et une carte ou un manuel tenus à la main et passer à la vision à distance, à travers le pare-brise, sans enlever ses lunettes. Les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance et ne sont donc pas acceptables.
 - (2) Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.
- (h) Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.
- (i) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.
- (j) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

- (k) Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne doit pas compromettre la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiants.

1.6.4.5 CONDITIONS D'AUDITION

Les spécifications de la section 1.2.7.2, paragraphe (d) relatives à la délivrance d'une qualification aux instruments aux candidats titulaires d'une licence de pilote privé devront être prises en compte.

- (a) Les candidats qui ne sont pas capables d'entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, par les deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2 m de ce dernier, doivent être déclarés inaptes.
- (b) Les candidats qui, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, présentent, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1000 et 2000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3000 Hz, doivent être déclarés inaptes.
- (c) Les candidats qui ne remplissent pas les conditions de la section 1.6.4.5, paragraphe (a) ou (b) ci-dessus subissent de nouveaux tests conformes aux dispositions de la section 1.6.3.5, paragraphe (b).

1.6.5 ATTESTATIONS MÉDICALES DE CLASSE 3

1.6.5.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions de la section 1.1.2.6, paragraphe (a) doit subir un examen médical fondé sur les conditions :
 - (1) d'aptitude physique et mentale ;
 - (2) de vision et de perception des couleurs ; et
 - (3) d'audition.

1.6.5.2 OBTENTION ET RENOUELEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de Classe 3.
- (b) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de Classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).

- (c) Il est délivré une attestation médicale de classe 3 au candidat qui remplit les conditions de la présente section et qui satisfait aux dispositions générales des sous-chapitres 1.6.1 et 1.6.2.

1.6.5.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.
- (b) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- (1) un trouble mental organique ;
- (2) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- (3) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- (4) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- (5) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- (6) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- (7) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- (8) un retard mental ;
- (9) un trouble du développement psychologique ;
- (10) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- (11) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

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

- (c) Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs devra être déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

- (d) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

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

- (e) Le candidat ne doit pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets risquent de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

- (f) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

- (g) Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant doit être déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

- (h) Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal doit être déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

- (i) L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme.

- (j) Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

L'électrocardiographie régulière sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un candidat sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.

- (k) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.
- (l) L'usage d'agents hypotenseurs doit être disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.
- (m) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- (n) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- Des radiographies des poumons ne sont habituellement pas nécessaires, mais elles peuvent être indiquées dans les situations où l'on peut soupçonner une maladie respiratoire asymptomatique.*
- (o) Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- (p) Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptibles de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence doivent être déclarés inaptes.
- (q) L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (r) Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive doivent être déclarés inaptes.
- (s) Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- (t) Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal doivent être déclarés inaptes.
- (u) Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, doivent être déclarés inaptes.
- (v) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, devra être déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité.
- (w) Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications doivent être déclarés inaptes.
- (x) Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.
- (y) Les candidats souffrant de diabète non insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes, à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (z) Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique doivent être déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (aa) Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire doivent être déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- (bb) L'examen médical doit comporter une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.
- (cc) Les candidats souffrant de séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, doivent être déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- (dd) Les candidats ayant subi une néphrectomie doivent être déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

- (ee) Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.

- (ff) Les candidates qui sont enceintes doivent être déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.
- (gg) Des précautions pour assurer le remplacement en temps utile d'une contrôleuse de la circulation aérienne enceinte en cas de début prématuré du travail ou d'autre complication devront être prises.
- (hh) Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions des paragraphes (gg) et (hh) ci-dessus, la déclaration d'aptitude sera limitée à la période se terminant à la fin de la 34^e semaine de gestation.
- (ii) Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne doit être autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (jj) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques, doivent exiger normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du candidat.

- (kk) Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (ll) Le candidat ne doit pas présenter de malformation ou d'affection du nez, de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur

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

- (mm) Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales doivent être déclarés inaptes.

1.6.5.4 CONDITIONS DE VISION

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

- (a) Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Le candidat ne doit pas présenter d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (b) L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction doit être égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :
- (1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
 - (2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.
 - (3) en cas de doute sur la déclaration d'aptitude du candidat, l'ANAC peut exiger un rapport ophtalmologique ; et
 - (4) l'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée doit être mesurée et notée à chaque examen révisionnel.

Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

- (c) Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :
- (1) les lentilles soient monofocales et non teintées ;
 - (2) les lentilles soient bien tolérées ;

- (3) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

Les candidats qui utilisent des lentilles de contact ne devront pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.

- (d) Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante doivent utiliser des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

Si des lunettes sont utilisées, des lentilles à indice élevé sont nécessaires pour réduire au minimum la distorsion de champ périphérique.

- (e) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux doivent être tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite :

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est :

1) de déterminer la performance visuelle normale ; et

2) de déterminer toute pathologie importante.

- (f) Les candidats qui ont subi une opération chirurgicale touchant l'état de réfraction de l'œil doivent être déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

- (g) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions des paragraphes (b) à (e) de la présente section; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat doit démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée :

1.— Un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition doit utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.

2.— Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne qu'il est susceptible d'accomplir.

- (h) Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.
- (i) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.
- (j) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.
- (k) Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne doivent pas être forcément disqualifiants.

1.6.5.5 CONDITIONS D'AUDITION

- (a) Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1000 et 2000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3000 Hz.
- (b) Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif.

1.— La composition spectrale du bruit de fond n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz (fourchette des fréquences vocales) est suffisamment représentée.

2.— *Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.*

(c) Comme solution de rechange, on peut conduire une vérification pratique de l'acuité auditive dans un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif de celui pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville