

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 XII

Arrêté n° 3006 du 19 août 2025 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile

Arrêté n° 3006 du 19 août 2025 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile

La 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 en son annexe 4 ;

Vu le traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 30 janvier 2009 ;

Vu le règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant code de l'aviation, civile des États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique centrale ;

Vu le règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 fixant les règles communes en matière de la sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone 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° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2010-830 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2021-335 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2025-1 du 10 janvier 2025 portant nomination des membres du Gouvernement,

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les règles applicables aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

Article 2 : Les règles applicables aux licences du personnel de l'aéronautique civile sont fixées à l'annexe 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, notamment celles de l'arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 19 août 2025

Ingrid Olga Ghislain EBOUKA-BABACKAS

**ANNEXE A L'ARRETERELATIF AUX
LICENCES DU PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

Edition du 24 juin 2025

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	inscrit le	par
OACI	ANAC			ANAC
1-179	0	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	inscrit le	par

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 1	OACI	Licences du personnel	14 ^{ème} édition, amendement 179

TABLE DES MATIÈRES

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

TABLE DES MATIÈRES

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

1.1.2 DÉFINITIONS

1.1.3 ABRÉVIATIONS

1.2 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

1.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

1.2.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES AUTORISATION D'EXERCER DES FONCTIONS EN QUALITÉ DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

1.2.4 MÉTHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE

1.2.5 PRIVILÈGES DU TITULAIRE D'UNE LICENCE

1.2.6 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

1.2.7 VALIDITÉ DES LICENCES

1.2.8 DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE

1.2.9 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

1.2.10 FORMATION HOMOLOGUÉE ET ORGANISME DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

1.2.11 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

1.2.12 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

1.2.13 COMMISSION D'EXAMEN

1.3 VALIDITÉ DES LICENCES OU QUALIFICATIONS

1.3.1 EQUIVALENCE ET VALIDATION DE LICENCES

1.3.2 RECOURS DES TITULAIRES EN CAS DE LITIGES

1.3.3 DEROGATION OU EXEMPTION

1.3.4 VALIDATION DE LICENCES, QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES ET PRISE EN COMPTE DE L'EXPERIENCE MILITAIRE

1.4 RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES EXAMENS ET ENTRAÎNEMENTS

1.4.1 EXAMENS — RÈGLES GÉNÉRALES D'APPLICATION

1.4.2 EXAMENS THÉORIQUES — CONDITIONS D'ADMISSIBILITÉ

1.4.3 PRÉ RÉQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

1.4.4 EXAMENS PRATIQUES — PROCÉDURES GÉNÉRALES

1.4.5 EXAMENS PRATIQUES — AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENTS EXIGÉS

1.4.6 RÉEXAMEN APRÈS ÉCHEC

1.4.7 PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

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

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

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

2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES, INSTRUCTEURS EN VOL, ET INSTRUCTEURS AU SOL

2.1 LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET TELEPILOTES

A- LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

2.1.1 REGLES GENERALES RELATIVES À LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE

2.1.2 QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

2.1.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

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

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

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

2.1.7 CAS OÙ UNE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS EST NÉCESSAIRE

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

2.1.9 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL

- 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
- 2.1.11 EXIGENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE PILOTE DE CATÉGORIES II ET III
- 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
- 2.2 CARTES D'ÉLÈVE PILOTE
 - 2.2.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ
 - 2.2.3 DEMANDE
 - 2.2.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DES VOLS EN SOLO SUR CAMPAGNE
 - 2.2.5 LIMITATIONS GÉNÉRALES
 - 2.2.6 CONDITIONS DES VOLS EN SOLO SUR CAMPAGNE
- 2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVÉ — AVION
 - 2.3.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.3.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE
 - 2.3.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.3.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION
 - 2.3.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE
 - 2.3.7 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE
- 2.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL
 - 2.4.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.4.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE
 - 2.4.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.4.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION
 - 2.4.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE
 - 2.4.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF SUSTENTATION MOTORISÉE
 - 2.4.7 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE
- 2.5 LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE CATÉGORIE AVION (MPL)
 - 2.5.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.5.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE
 - 2.5.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.5.4 EXPÉRIENCE
 - 2.5.5 INSTRUCTION EN VOL 69
- 2.6 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE
 - 2.6.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.6.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION ET HÉLICOPTÈRE
 - 2.6.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.6.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION
 - 2.6.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE
 - 2.6.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF SUSTENTATION MOTORISÉE
- 2.7 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS
 - 2.7.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.7.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LES CATÉGORIES AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE, AVION, DIRIGEABLE ET HÉLICOPTÈRE
 - 2.7.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.7.4 EXPÉRIENCE
 - 2.7.5 INSTRUCTION EN VOL
- 2.8 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HÉLICOPTÈRES
 - 2.8.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 2.8.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION
 - 2.8.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES
 - 2.8.4 QUALIFICATIONS ET LIMITATIONS D'INSTRUCTEUR EN VOL
- 2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

2.9.1 DOMAINE D'APPLICATION**2.9.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE****2.9.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES****2.10 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE****2.10.1 DOMAINE D'APPLICATION****2.10.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE****2.10.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES****2.11 RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION****2.11.1 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR ET FONCTIONS D'EXAMINATEUR DESIGNÉ****2.11.2 INSTRUCTEURS****2.11.3 INSTRUCTION DE VOL****2.11.4 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.****2.12 EXAMINATEURS HABILITES OU DESIGNES.****2.12.1 FONCTIONS D'EXAMINATEURS****2.12.2 ENTRAINEMENT ET EPREUVE D'HABILITATION****2.12.3 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES****2.12.4 PILOTES D'HELICOPTERES****B - LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES****2.13 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE TELEPILOTE****2.13.1 CONDITIONS GENERALES****2.13.2 QUALIFICATIONS DE CATEGORIE****2.13.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE****2.13.4 CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES****2.13.5 CONDITIONS DE DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE****2.13.6 UTILISATION D'UN FSTD POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION DES COMPETENCES****2.13.7 CAS OU UNE AUTORISATION EST NECESSAIRE POUR DISPENSER LA FORMATION CONDUISANT A UNE LICENCE DE TELEPILOTE****2.13.9 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL RPAS****2.13.10 LIMITATION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 65 ANS****2.14 ÉLÈVE-TELEPILOTE****2.14.1 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE****2.15 LICENCE DE TELEPILOTE****2.15.1 CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOT****2.15.2 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES****2.15.3 CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE****2.16 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS****2.16.1 CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION****2.16.2 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES****3. LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES**

100

3.1 GÉNÉRALITÉS**3.1.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS****3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION****3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR****3.2.1 DOMAINE D'APPLICATION****3.2.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE****3.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES****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.****3.2.5 QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES D'AÉRONEFS****3.2.6 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE NAVIGATEUR****3.3 LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT****3.3.1 DOMAINE D'APPLICATION**

3.3.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

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

3.3.4 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE MÉCANICIEN NAVIGANT

3.4 OPÉRATEUR RADIODÉLÉPHONISTE NAVIGANT

3.4.1 OPÉRATEUR RADIODÉLÉPHONISTE NAVIGANT

3.5 LICENCE DU PERSONNEL DE CABINE

3.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

3.5.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGÉES

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

3.5.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

3.5.5 QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES D'AÉRONEFS

3.5.6 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCES AÉRONAUTIQUES

3.5.7 EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE

3.5.8 EXIGENCE EN MATIÈRE D'HABILITÉ

3.5.9 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MÉDECINE AÉRONAUTIQUE ET PREMIERS SOINS

3.5.10 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DU PERSONNEL DE CABINE

3.5.11 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS

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

4.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

4.2 LICENCE, QUALIFICATIONS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DÉSIGNÉ

4.2.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.2.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

4.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES EN CE QUI CONCERNE LES RPAS (APPLICABLE À COMPTER DU 3 NOVEMBRE 2027)

4.2.4 CATÉGORIES DE LICENCE ET QUALIFICATIONS MACHINE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF

4.2.5 PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DE LICENCE DE TMA

4.2.6 INSTRUCTEURS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

4.2.7 EXAMINATEUR DÉSIGNÉ DE TMA

4.2.8 VALIDATION DES LICENCES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

4.2.9 CONVERSION DES LICENCES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

4.3 CONTRÔLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.3.1 GÉNÉRALITÉS

4.3.2 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

4.4 LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.4.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.5 QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.5.1 CATÉGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

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

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

4.5.4 VALIDATION ET CONVERSION DES LICENCES DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.6 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION 4.6.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE 4.6.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE OU D'UNE ATTESTATION D'ATE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

4.6.3 MAINTIEN DE COMPÉTENCES

4.6.4 PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.5 INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.6 EXAMINATEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.7 VALIDATION DE LICENCES D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.8 CONVERSION DE LICENCES D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.7 LICENCE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

4.8 PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

4.9 LICENCE DE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.9.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

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

PRIVILÈGES

4.9.3 VALIDITÉ, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.9.4 FORMATION AUX TYPES D'AVION

4.9.5 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.10 CONVERSION DE LICENCE

4.10.1 CONVERSION DES LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

4.11 AUTORISATION AFIS

4.11.1 CONDITION

4.11.2 PRIVILEGES DE L'AUTORISATION AFIS

4.11.3 VALIDITE DE L'AUTORISATION AFIS

4.12 RETRAIT DES LICENCES ET DES AGREMENTS

5. CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

5.1 GENERALITES

5.2 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DELIVREES SUR PAPIER DE PREMIERE QUALITE OU SUR TOUTE AUTRE MATIERE APPROPRIEE, COMME LES CARTES PLASTIFIEES

5.2.1 CONTENU

5.2.2 MATIERE

5.2.3 LANGUE

5.2.4 DISPOSITION DES RUBRIQUES

5.2.5 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DU PERSONNEL DELIVRE PAR VOIE ELECTRONIQUE

5.2.6 SUPPORT (MATIERE)

5.2.7 LANGUE

5.2.8 DISPOSITION DES RUBRIQUES

5.2.9 VERIFICATION EN LIGNE ET HORS LIGNE

5.2.10 ATTESTATIONS MEDICALES

5.2.11 AUTRES INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

6. CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

6.1 ATTESTATIONS MÉDICALES — GÉNÉRALITÉS

6.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

6.1.2 CLASSES D'ATTESTATION MÉDICALE

6.1.3 DÉLIVRANCE SPÉCIALE D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.1.4 REFUS DE DÉLIVRANCE D'ATTESTATION MÉDICALE

6.1.5 CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE (CMAC)

6.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MÉDICALES

6.2.1 GÉNÉRALITÉS

6.2.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

6.2.3 CONDITIONS DE TEST D'ACUITÉ VISUELLE

6.2.4 CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS

6.2.5 CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION

6.3 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1

6.3.1 OBJET

6.3.2 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.3.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

6.3.4 CONDITIONS DE VISION

6.3.5 CONDITIONS D'AUDITION

6.4 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 2

6.4.1 OBJET

6.4.2 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.4.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

6.4.4 CONDITIONS DE VISION

6.4.5 CONDITIONS D'AUDITION

6.5 ATTESTATIONS MÉDICALES DE CLASSE 3

6.5.1 GÉNÉRALITÉS

6.5.2 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.5.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

6.5.4 CONDITIONS DE VISION

6.5.5 CONDITIONS D'AUDITION

6.6 MEDECIN EVALUATEUR

6.7 CENTRE D'EXPERTISE DE MEDECINE AERONAUTIQUE (CEMA)

6.8 MEDECINS EXAMINATEURS AGREES (M.E.A)

6.9 EXAMENS MEDICAUX

6.10 CERTIFICATS MEDICAUX

6.11 DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

6.12 DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

APPENDICE 1.1.2 : CONDITIONS MINIMALES DE VALIDATION DES LICENCES DE PILOTE DELIVREES PAR UN ETAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

APPENDICE 1.2.4 : ANNOTATION POUR LES LICENCES VALIDEES AUTOMATIQUEMENT

APPENDICE 1.2.10 A : COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL

APPENDICE 1.2.10 B : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL

APPENDICE 1.2.11 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

APPENDICE 1.2.12.A : CONDITIONS GÉNÉRALES DE FORMATION DES PILOTES

APPENDICE 1.2.12.B : OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE.

APPENDICE 1.3.2.A : PILOTES MILITAIRES OU ANCIENS PILOTES MILITAIRES DE TRANSPORT — RÈGLES GÉNÉRALES

APPENDICE 1.3.2.B : CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES

APPENDICE 1.3.3 : MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE

APPENDICE 1.4.3 A : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR

APPENDICE 1.4.3 B : PRÉREQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

APPENDICE 1.4.4 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES

APPENDICE 1.4.5 : EXAMENS PRATIQUES — AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENTS EXIGÉS

APPENDICE 1.4.7 : PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

APPENDICE 1.4.9 : LIMITATIONS LIÉES À L'UTILISATION DES SIMULATEURS DE VOL OU DISPOSITIFS DE FORMATION EN VOL

APPENDICE 2 : MODELE DE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CONDUITE

APPENDICE 2.1.3 : RENOUVELLEMENT QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE

APPENDICE 2.1.7 : EXIGENCES POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

APPENDICE 2.1.11 : EXIGENCES ADDITIONNELLES POUR LES AUTORISATIONS DE CATÉGORIE II ET CATÉGORIE III

APPENDICE 2.1.12 : AUTORISATION SPÉCIALE DE PILOTE — AÉRONEFS IMMATRICULÉS EN RÉPUBLIQUE DU CONGO ET LOUÉS PAR UNE PERSONNE PHYSIQUE OU MORALE ÉTRANGÈRE

APPENDICE 2.2.4 : MANŒUVRES ET PROCÉDURES POUR L'ENTRAÎNEMENT EN VOLS PRÉ SOLO

APPENDICE 2.2.6 : MANŒUVRES ET PROCÉDURES POUR L'ENTRAÎNEMENT EN VOL SUR CAMPAGNE

APPENDICE 2.5.2 : CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION

APPENDICE 2.8.4 : QUALIFICATIONS ET LIMITATIONS DE L'INSTRUCTEUR EN VOL 263

APPENDICE 3.2.6 : VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE DE NAVIGATEUR

APPENDICE 3.3.4 : VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE DE MÉCANICIEN NAVIG

APPENDICE 3.5 : MODELE DE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

APPENDICE 3.5.1 : CONTRÔLE DE COMPETENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE / MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE (PNC)

APPENDICE 3.5.2 : MAINTIEN DE COMPÉTENCES DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE (PNC)

APPENDICE 3.5.4 : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

APPENDICE 4.2 : MODELE DE LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

APPENDICE 4.2.1.7 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

APPENDICE 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUVELLEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

APPENDICE 4.4 : MODELE DE LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

APPENDICE 4.5 : MODELE DE LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

APPENDICE 4.5.1 : VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

APPENDICE 4.5.2 : RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE

APPENDICE 4.6.4 : VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

APPENDICE 4.9.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER

APPENDICE 4.10.1 : CONDITIONS MINIMALES POUR LA CONVERSION DE LICENCES DE PILOTE PRIVE DELIVREES PAR UN ETAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

APPENDICE 4.10.2 : CONDITIONS MINIMALES POUR LA CONVERSION D'UNE LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL DELIVREE PAR UN ÉTAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

APPENDICE 5.1.1 : CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

APPENDICE 6.1 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

APPENDICE 6.8 : MODELE D'AGREMENT D'UN MEA

MOYENS DE CONFORMITE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 GÉNÉRALITÉS

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.

1.1.2 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.

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

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

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

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

(5) **Aéronef (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.

(6) **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.

(7) **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.

(8) **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.

- (9) **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.
- (10) **Aéronef de forte puissance.** —Un aéronef possédant un moteur de plus de 200 CV.
- (11) **Aéronef télépilote (RPA).** Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (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.** —Aérodynamisme 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.
(i) *Aux fins du présent règlement, cette définition s'applique aux ballons libres.*
- (16) **Cadre de compétence OACI.** Cadre de compétence, élaboré par l'OACI, qui comprend un ensemble de compétences sélectionnées pour une discipline aéronautique donnée. À chaque compétence correspondent une description et des comportements observables.
- (17) **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.
- (18) **Compétence.** — Dimension des performances humaines qui sert à prévoir de manière fiable un bon rendement au travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les habiletés, les connaissances et les attitudes nécessaires à la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.
- (19) **Comportement observable (OB).** —Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et qui peut être mesuré ou non
- (20) **Conditions.** — Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.
- (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) **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.
- (24) **Crédit.** —Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.
- (25) **Critères de performance.** — Énoncés servant à déterminer si le niveau requis de performance a été atteint pour une compétence donnée. Un critère de performance consiste en un comportement observable, une condition ou plusieurs conditions et une norme de compétence.
- (26) **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.
- (27) **Détection et évitement.** Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits

de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

- (28) **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.
- (29) **Dirigeable.** —Aérostat entraîné par un organe moteur.
- (30) 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.
- (31) **Entraîneur de procédures de vol.** —Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- (32) **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.
- (i) *On trouve une description du personnel d'exploitation dans le Règlement Aéronautique relatif aux — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.*
- (33) 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.
- a. *Les évaluateurs médicaux évaluent les rapports médicaux soumis au service de délivrance des licences par les médecins-examineurs.*
- b. *Il est attendu des évaluateurs médicaux qu'ils tiennent à jour leurs connaissances professionnelles.*
- (34) **Exemption.** —Privilège accordé à une personne d'agir en dehors des limites de la réglementation tout en maintenant le niveau de sécurité aérienne que prévoit la réglementation à laquelle l'exemption s'applique. Le terme « exemptions » inclut également les exceptions, les dérogations et les prorogations prolongées.
- (35) **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.
- (36) **Formation et évaluation fondées sur la compétence.** — Formation et évaluation qui se caractérisent par leur orientation sur la performance, par l'importance accordée aux normes de performance et à leur mesure et par la progression de la formation vers des normes de performance spécifiées.
- (37) **Giravion.** —Aérodynamisme dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- (38) **Gestion des erreurs.** —Processus consistant à détecter 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.
- (i) *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*.*
- (39) **Gestion des menaces.** —Processus consistant à détecter 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.
- (i) *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*.*
- (40) **Hélicoptère.** — Aérodynamisme 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.
- (41) **Liaison de commande et de contrôle (C2).** — Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

- (42) **Liaison C2.** — Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.
- (43) **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 défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (44) **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.
- (45) **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.
- (46) **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 Règlement Aéronautique relatif aux — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.*)
- (47) **Modèle de compétences adapté.** — Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.
- (48) **Norme de compétence.** Niveau de performance qui est défini comme acceptable lorsqu'on détermine si la compétence est acquise ou non.
- (49) **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.*
- (50) **Organisme de formation aéronautique.** — Organisme agréé par un État contractant conformément aux dispositions du présent règlement, du *Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de formation*, sous-chapitres 1.1 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.*
- (51) **Organisme de maintenance agréé.** Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions de l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6 — *Agrement des organismes de maintenance*, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices 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.*
- (52) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (53) **Pilote aux commandes (PF).** — Pilote dont la tâche principale est de contrôler et de gérer la trajectoire de vol. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.
- (54) **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.
- (55) **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.
- (56) **Pilote surveillant (PM).** — Pilote dont la tâche principale est de surveiller la trajec-

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

- (57) **Piloter.** —Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- (58) **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.
- (59) **Planeur.** —Aérodynne 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.
- (60) **Poste de télépilotage (RPS).** —Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- (61) **Programme national de sécurité.** — Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (62) **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.
- (63) **Qualités d'aviateur.** — Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.
- (64) **Règlement applicable de navigabilité.**— Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un Etat contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (65) **Renouvellement.** —*(par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation). Désigne un acte administratif effectué après qu'une qualification ou autorisation est arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.*
- (66) **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 au règlement applicable de navigabilité ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans l'Annexe 6 (dans le cas d'une fiche non établie par un organisme de maintenance agréé) ou dans l'Annexe 8 (dans le cas d'une fiche établie par un organisme de maintenance agréé).
- (67) **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.
- (68) **Temps de vol aux instruments.** Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- (69) **Temps de vol — Avions.** —Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol. *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.

- (70) **Temps de vol — Hélicoptères.** — Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (71) **Temps de vol en solo.** — Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- (72) **Temps de vol en solo — systèmes d'aéronefs télépilotes.** Temps de vol pendant lequel un élève-télépilote est seul à commander le système d'aéronef télépilote (RPAS).
- (73) **Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotes.** Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépilote (RPA) en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.
- (74) **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.
- (75) **Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotes.** — Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépilote (RPA) en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.
- (76) **Temps d'instruction en double commande.** — Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépilote.
- (77) **Transfert de commande.** — Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- (78) **Unité de compétence.** — Fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.
- (79) **Usage de substances qui posent des problèmes.** — Usage par du personnel aéronautique d'une ou de 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.
- (80) **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.
- (81) **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.
- (82) **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.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

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

- (1) **AFIS** : Service d'information de vol d'aérodrome
- (2) **AI** : Autorisation de contrôle
- (3) **AME** : Médecin examinateur
- (4) **AMOC** : Moyen alternatif de conformité
- (5) **C2** : Commande et contrôle
- (6) **CTA** : Certificat de transporteur aérien = Permis d'exploiter (règlement de l'aviation civile)
- (7) **CDB** : Pilote Commandant de bord

- (8) **CM** : Centimètre
- (9) **dB** : Décibels (comparé à un micro pascal)
- (10) **FSTD** : Simulateur d'entraînement au vol
- (11) **IFR** : Règle de vol aux instruments
- (12) **Liaison C2** : Liaison de commande et de contrôle
- (13) **LRU** : Pièces d'aéronefs remplaçables en ligne
- (14) **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (15) **OFA (ATO)** : Organisme de formation aéronautique = Centre de formation de l'aviation
- (16) **OMA** : Organisme de maintenance agréé
- (17) **OPL** : Copilote
- (18) **PNC** : Personnel Navigant de Cabine / Membre d'Equipage de Cabine (PNC)
- (19) **RPA** : Aéronef télépilote
- (20) **RPAS** : Système d'aéronef télépilote
- (21) **RPS** : Poste de télépilotage
- (22) **SOP** : Procédure d'exploitation normalisée
- (23) **TEM** : Gestion des menaces et des erreurs
- (24) **TMA (AMT)** : Technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef
- (25) **VFR** : Règle de vol à vue
- (26) **VIH** : Virus de l'immunodéficience humaine
- (27) **VMC** : Conditions météorologiques de vol à vue.

1.2 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

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'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) de la République du Congo.
- (b) Il s'applique à tous les candidats à la délivrance, à la prorogation et au renouvellement, des licences et des qualifications qui y sont spécifiées.

1.2.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

- (a) Pour les catégories de personnels 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/équipe de télépilotage
 - (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 ;
 - (ix) télépilote — avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.
 - (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.

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 ou de membre d'équipe de télépilotage d'un RPAS 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.
- (b) la licence de membre d'équipage de conduite 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.

- (c) la licence de télépilote doit être délivrée par le service de délivrance des licences de l'État de l'exploitant du RPAS ou doit être validée par l'ANAC si, celle-ci a été délivrée par un autre État contractant.
- (d) les télépilotes auront sur eux leur licence appropriée lorsqu'ils effectuent des vols internationaux.

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 1.2.4, 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.
- (c) Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre des États contractants dans le cadre de règlements communs relatifs à la délivrance de licences
- (d) Nonobstant les dispositions de la section 1.2.4 paragraphes (a) et (b), les licences peuvent être validées automatiquement à condition d'avoir :
 - (1) adopté des règlements communs relatifs à la délivrance de licences qui sont conformes à la présente Annexe ;
 - (2) conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;
 - (3) établi un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance de licences ;
 - (4) enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

1. — *Le registre des accords et la liste connexe d'États contractants figurent dans la Base de données des accords et arrangements aéronautiques de l'OACI.*

2. — *On entend par règlements communs relatifs à la délivrance de licences un cadre commun juridiquement contraignant et directement applicable aux États membres parties à l'accord, qui reconnaît le processus de validation automatique. Les règlements communs relatifs à la délivrance de licences utilisés par ces États contiennent des exigences identiques en matière de délivrance de licences, de maintien des compétences et d'expérience récente. Un organe régional de sécurité de l'aviation peut élaborer et tenir à jour ces règlements communs pour le compte de ses États membres.*

- (e) Une annotation figurera sur les licences validées au moyen du processus visé à la section 1.2.4, paragraphe (d) indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit à la section 1.2.4, paragraphe (d) et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclura aussi une liste de tous les États parties à l'accord. Le paragraphe (f) de la section 1.2.4 prévoit une période de transition pour les États qui répondent à ses exigences et qui ont délivré des licences avant l'application de la présente norme.
- (f) Les États qui répondent aux exigences de la section paragraphe (d) et qui ont délivré des licences, peuvent utiliser d'autres moyens effectifs, emportés à bord de l'aéronef ou accessibles, pour indiquer que les licences délivrées par l'État sont validées conformément à l'accord visé au paragraphe (d). Des orientations concernant le format de l'annotation figurent dans l'Appendice 1.2.4. Ces orientations indiquent également comment inscrire dans un supplément les renseignements de l'annotation qui peuvent être modifiés avec le temps, comme le numéro d'enregistrement de l'accord auprès de l'OACI ou la liste des États parties à l'accord.

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.

1.2.6 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 6.2, 6.3, 6.4 et 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 1.2.6, 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 6.
- (d) Dans le cadre du programme national de sécurité, 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.
- (e) Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, le service de délivrance des licences assurera une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale.

1. — La section 1.2.6 paragraphe (d) indique comment déterminer les sujets appropriés des activités de promotion sanitaire.
- (f) 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 1.2.7, paragraphe (d) ci-dessous.
- (g) La période de validité d'une attestation médicale peut être prolongée, à la discrétion de l'ANAC, d'un maximum de 45 jours.
- (h) Sauf dans les cas prévus au paragraphe 1.2.7 alinéas (d), les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage 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.
- (i) 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 sous-chapitre 1.2, ainsi que des licences appropriées spécifiées au Chapitre 2.
- (j) 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.
- (k) 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.
- (l) La compétence des médecins-examineurs doit être évaluée par l'évaluateur médical.
- (m) 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)
- (n) 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.

- (o) Après avoir terminé l'examen médical du candidat compte tenu des dispositions du Chapitre 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.
- (p) Si le rapport médical est présenté à l'ANAC sous forme électronique, l'identification du médecin-examineur doit être établie comme il convient.
- (q) 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.
- (r) L'ANAC fait appel à des services d'évaluateurs médicaux pour évaluer les rapports qui lui ont été soumis par les médecins-examineurs.
- (s) Le médecin-examineur doit être tenu de fournir à l'ANAC les renseignements médicaux suffisants pour lui permettre de vérifier les attestations médicales.
- (t) Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales du Chapitre 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.
- (u) La confidentialité des renseignements médicaux doit être respectée en permanence.
- (v) Tous les rapports et dossiers médicaux doivent être conservés en lieu sûr et accessible seulement au personnel autorisé.
- (w) 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.

1.2.7 VALIDITÉ DES LICENCES

- (a) Le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite et des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial doit être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par Règlement Aéronautique relatif à l'exploitation technique des aéronefs.
- (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 de conduite ou du membre d'équipe de télépilotage ou sur sa licence.
- (c) Les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipe de télépilotage 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 1.2.7, paragraphes (h) à (m) ci-dessous, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions de la section 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.
- (10) 48 mois pour une licence de télépilote – avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.

1. —Les périodes de validité indiquées ci-dessus peuvent être prolongées d'un maximum de 45 jours, conformément aux dispositions de la section 1.2.6, paragraphe (g) ci-dessus.

2. —Lorsque la période de validité est calculée conformément aux dispositions de la section 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 1.2.7, 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 télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 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 télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 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 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 1.2.6, paragraphes (f) 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.
 - 4) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipe de télépilotage.

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.

1.2.9 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 psycho active 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.

1.2.10 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'annexe au Règlement Aéronautique relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique et aux prescriptions applicables du Règlement Aéronautique relatif à la gestion de la sécurité aérienne.
- (c) Jusqu'au 2 novembre 2027 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) A compter du 3 novembre 2027 la formation homologuée des membres d'équipage de conduite, des membres de l'équipe de télé pilotage et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.
- (e) 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.
- (f) La formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance d'aéronefs et de RPAS doit être dispensée par un organisme de formation agréé.
- (g) La formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télé pilotage doit être dispensée par un organisme de formation agréé.
- (h) La formation homologuée, fondée sur la compétence, des agents techniques d'exploitation doit être dispensée par un organisme de formation agréé.
- (i) Le postulant à un agrément d'organisme de formation doit se conformer au processus de certification selon les cinq (05) phases suivantes :

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

(j) Le processus de certification ci-dessus défini s'applique aux organismes de formation de :

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

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

(l) Cette autorisation permet à son détenteur de dispenser des formations initiales et de maintien de compétences sur le type d'aéronef télépilote détenu.

(m) A l'exception d'un exploitant détenteur d'un CTA ayant l'approbation de l'ANAC pour former son propre personnel, nul ne doit mener une formation, tester ou vérifier des dispositifs perfectionnés d'entraînement en vol ou des simulateurs de vol, sans agrément ou en violation de son agrément. Les exigences de qualification des dispositifs de formation pour la simulation de vol.

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

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

(p) Un organisme de formation déclaré est autorisé à dispenser les formations ci-dessous, s'il détient une autorisation délivrée par l'ANAC.

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

1.2.11 **COMPÉTENCES LINGUISTIQUES**

- (a) Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans le Règlement Aéronautique relatif 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 (Appendice 1.2.11)
- (e) Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des **télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée**, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.
- (f) Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, 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 (03) 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 (06) ans.
—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.

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 Règlement Aéronautique relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique, sous-chapitre 3.3, si la formation est dispensée conformément à un programme de formation homologuée ;
 - (iv) un instructeur en vol, qualifié conformément aux dispositions de la section 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 25000 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) (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) (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.

— 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.

1.2.13 COMMISSION D'EXAMEN

- (a) Les épreuves théoriques et pratiques auxquelles sont exigées, sont supervisées par des commissions d'examens définies par l'ANAC pour chacun des examens prévus pour l'obtention d'une des licences ou qualifications.
- (b) Chaque commission arrête les sujets des épreuves et note les candidats.
- (c) Les épreuves en vol sont passées sur les avions dont le choix est approuvé par la commission intéressée et en présence d'un examinateur désigné par cette commission et qui doit remettre un rapport sur ces épreuves.
- (d) Chaque commission adresse à l'ANAC ses conclusions sur l'ensemble des épreuves subies par chaque candidat.
- (e) En cas de fraude au cours d'examens théoriques ou pratiques, les sanctions suivantes peuvent être prises :
- (1) Exclusion, par décision de la commission, de la session d'examens en cours ;

- (2) Interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examens de même ordre par décision de l'ANAC sur proposition de la commission.

1.3 VALIDITE DES LICENCES OU QUALIFICATIONS

- (a) La validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et de l'attestation médicale qui lui est attachée.

1.3.1 EQUIVALENCE ET VALIDATION DE LICENCES

- (a) Les titulaires de licences, en état de validité, délivrées par un Etat étranger conformément à l'Annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent obtenir par équivalence les licences congolaises correspondantes s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de la licence congolaise correspondante prévue par le présent règlement et après avis de la commission d'examen concernée.
- (b) La validation délivrée n'est valable que pour piloter les avions ou les hélicoptères de l'employeur. Cette validation est accordée pour une période ne dépassant en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. Elle est renouvelée dans les conditions de renouvellement de la licence congolaise correspondante. Elle cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue. Toutefois, une validation avec des privilèges restreints à ceux du pilote privé peut être accordée à un ressortissant étranger sur présentation d'une licence étrangère en état de validité.
- (c) Lorsque l'autorisation prévue au paragraphe 1.2.4 sera délivrée pour une utilisation dans le transport aérien commercial, le service de délivrance des licences procédera à la validation de la licence après avoir préalablement confirmé son authentification auprès de l'Etat l'ayant délivrée :
- (i) 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 les Règlements Aéronautiques en vigueur.
 - (ii) 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.
 - (iii) Les membres d'équipage de conduite doivent, dans la mesure où l'Etat d'immatriculation le considère possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par cet Etat.

Les pilotes étrangers titulaires d'une validation de leur licence étrangère sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur. En cas de violation, la validation est suspendue par notification de l'ANAC et l'intéressé est interdit de voler en République du Congo.

Le certificat de validation doit être restitué par l'exploitant employeur à l'ANAC dès lors que son titulaire n'exerce pas d'activité pour le compte de cet employeur plus de 30 jours.

- (d) La validation à une durée maximale d'une (01) année, soit deux fois six (2x06) mois.
- (e) Les membres d'équipage de conduite militaires peuvent obtenir par prise de considération de leurs connaissances, expérience et aptitude militaires les licences et les qualifications correspondantes prévues par le présent règlement s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de ces licences et de ces qualifications et après avis de la commission d'examen concernée en tenant compte des éléments ci-après :
- (i) le titre militaire « brevet militaire 1er degré » correspond à la licence civile de « pilote privé (PPL) » et le titre militaire « brevet militaire 2ème degré » correspond à la licence civile de « pilote professionnel (CPL) » ;
 - (ii) Satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance de la licence civile correspondante et justifier avoir accompli l'expérience minimum requise, selon la licence civile demandée ;
 - (iii) Détenir une attestation médicale valide de classe 1 pour la licence de pilote professionnel et de classe 2 pour la licence de pilote privé ;
 - (iv) Justifier de l'accomplissement dans les six (06) derniers mois précédents la demande, d'au moins le total d'heures en qualité de pilote d'avion ou d'hélicoptère exigés pour le renouvellement.

ment de la licence en question. S'il ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit, il devra satisfaire au contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence en question.

- (v) Les membres d'équipage de conduite militaires doivent prouver leurs connaissances de la réglementation aéronautique nationale et internationale ainsi que de la convention de Chicago.
 - (vi) Le candidat doit présenter à l'ANAC le programme de formation qu'il a suivi durant sa formation. Les qualifications de types qui sont apposées sur la licence délivrée sont celles sur lesquelles le postulant justifie une expérience dans les six derniers mois et sous réserve que les avions ou hélicoptères de ce type soient inscrits sur le registre Congolais des aéronefs civils. Toutefois, des limitations et des restrictions concernant certaines qualifications peuvent être imposées.
- (f) La commission d'examen concernée peut, si elle le juge nécessaire, exiger que le candidat démontre sa compétence en subissant des examens théoriques ou pratiques complémentaires.
- (g) La période de validité des qualifications de classe et de type doit être de 12 mois, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité est de 24 mois sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la réglementation en vigueur.
- (h) Cette période est comptée à partir de la date de sa délivrance ou de renouvellement ou, si la qualification prorogée avant sa date d'expiration, à partir de cette date d'expiration.
- (i) Renouvellement des qualifications arrivées à échéances :

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

- (1) effectuer, le cas échéant, un réentraînement pour atteindre le niveau de compétence nécessaire pour piloter en toute sécurité la classe ou le type d'aéronef correspondant, et
- (2) réussir un contrôle de compétence conformément à l'Appendice 1.4.3 A du présent règlement.

Les dossiers incomplets ou présentés sur la base de titres aéronautiques temporaires ou dont l'authenticité n'est pas établie sont non recevables.

1.3.2 RECOURS DES TITULAIRES EN CAS DE LITIGES

- (a) En cas de litige avec le bureau des licences du personnel, le plaignant pourra s'adresser à l'ANAC.
- (b) Les décisions prises à l'encontre d'un personnel aéronautique par l'ANAC, en ce qui concerne la délivrance et le renouvellement d'une licence ou qualification...etc peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci se prononce dans les trente (30) jours suivant le dépôt du recours. Le silence gardé à l'issue de ces trente jours vaut rejet de la demande.

1.3.3 DEROGATION OU EXEMPTION

- (a) Toute dérogation accordée peut être assortie de conditions particulières ou de restrictions quant à son utilisation. Dans ce cas, le centre d'expertise en médecine aéronautique ou le médecin examinateur est chargé d'assurer le suivi médical du candidat bénéficiaire de ladite dérogation. Ce centre ou ce médecin examinateur délivre au bénéficiaire un certificat médical d'aptitude physique et mental portant la mention de la dérogation accordée et sa durée de validité qui ne peut être supérieure à celle prévue au paragraphe 1.2.7.
- (b) Les exemptions peuvent être accordées par l'ANAC sous réserve du respect des conditions supplémentaires nécessaires pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent à celui imposé par l'exigence réglementaire concernée.

1.3.4 VALIDATION DE LICENCES, QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES ET PRISE EN COMPTE DE L'EXPERIENCE MILITAIRE

1.3.4.1 LICENCES DE PILOTE 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, 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 :

- (i) N'est pas en état de radiation ou suspension par l'État qui a délivré la licence ;
 - (ii) Détient une licence conforme aux normes OACI ;
 - (iii) N'est pas titulaire d'une licence de pilote valide délivrée par l'ANAC ; et
 - (iv) Détient une attestation médicale valide délivrée conformément aux dispositions du Chapitre 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 :
- (i) Dans les 12 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.
 - (ii) Le candidat soit capable de lire, écrire et comprendre la langue utilisée dans les communications de radiophonie.
- (d) Privilèges et limitations opérationnels. Une personne titulaire d'une licence conformément aux dispositions de cette section :
- (i) Peut agir comme pilote d'un avion civil immatriculé en République du Congo en conformité avec les privilèges du pilote définis dans le présent règlement;
 - (ii) Doit se limiter aux privilèges mentionnés sur sa licence par l'ANAC ;
 - (iii) 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
 - (iv) 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 :
- (i) un candidat ne peut se servir que d'une seule licence étrangère comme base pour la validation d'une licence étrangère par l'ANAC.
 - (ii) un candidat à une licence conformément aux dispositions de cette section, doit présenter une licence étrangère et une attestation médicale en français/anglais ou accompagnée d'une traduction française/anglaise qui a été contresignée par une Autorité ou un représentant de l'Autorité civile du pays de délivrance de la licence ;
- (f) L'ANAC délivre des licences ou 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.*
- (i) L'ANAC délivre une validation valable six (06) mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.

- (j) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 12 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.

1.3.4.2 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.

1.4 RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES EXAMENS ET ENTRAÎNEMENTS

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 :

- (i) Une qualification d'instructeur en vol inscrite sur la licence ; ou
- (ii) Le pouvoir d'agir comme agent d'un organisme agréé et autorisé à assurer de l'instruction en vol ; ou
- (iii) Une autorisation particulière accordée par l'ANAC qui a délivré la licence.

- (c) Les examens prévus par le présent règlement doivent avoir lieu à l'heure et au lieu définis par des personnes désignées par l'ANAC.

1.4.2 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 terminée 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.

1.4.3 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.

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 ;
 - (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 copilote, 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'examinateur, 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.

1.4.5 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.

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 ;
 - (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 :
 - (i) Se conformer aux exigences du paragraphe (a) ci-dessus avant d'être réexaminé;
 - (ii) 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
 - (iii) 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.

1.4.7 PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

- (a) Chaque personne doit prendre en compte les temps d'instruction suivants sur son carnet de vol :
 - (i) 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
 - (ii) 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.

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.

1.4.9 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
 - (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.

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 *Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de formation*, Chapitres 2.2 et 2.3; 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.

2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES, INSTRUCTEURS EN VOL, ET INSTRUCTEURS AU SOL

2.1 LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET TELEPILOTES

A- LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

2.1.1 REGLES GENERALES RELATIVES À LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE

- (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 :
- (i) aéronefs à sustentation motorisée ;
 - (ii) avions ;
 - (iii) ballons libres ;
 - (iv) dirigeables d'un volume supérieur à 4600 mètres cubes ;
 - (v) hélicoptères ;
 - (vi) 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 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*—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.
- (f) *Mesures de transition applicables à la catégorie aéronef à sustentation motorisée*—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 indiquera que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef à sustentation motorisée sera reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tiendra compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et portera sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

2.1.2 QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

- (a) Les qualifications de catégorie doivent correspondre aux catégories d'aéronef énumérées à la section 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.

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 multi moteurs ;
 - (4) hydravions multi moteurs.

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 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.

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 2.1.3, paragraphe (a); ou
 - (2) une qualification de type dans les cas visés à la section 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 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.

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 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 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 2.6.2, paragraphe (b).
- (c) Qualification de type au titre de la section 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.

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.

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.

— 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 2.1.9, paragraphe (a) n'interdisent pas la délivrance d'une licence dont la qualification de vol aux instruments fait partie intégrante.

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.

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.

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.

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 règlement Aéronautique, relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique.
 - (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.

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 a:
- (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.

2.2 CARTES D'ÉLÈVE PILOTE

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.

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.

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.

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 le Règlement Aéronautique 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.

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 remises 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.

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 prévol 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.

2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVÉ — AVION

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.

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

2.3.2.1 ÂGE

- (a) Tout candidat à une licence de pilote privé doit être âgé de 17 ans révolus ;

2.3.2.2 CONNAISSANCES

- (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 pilote privé et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue :
 - (1) *Droit aérien.* — Réglementation intéressante 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 reculant, 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.

2.3.2.3 HABILITÉ

- (a) 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 2.2.4, paragraphes (d), la section 2.3.5, paragraphe (d), la section 2.3.6, paragraphe (d) ou la section 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.

2.3.2.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

Les dispositions de la sous-section 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.

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 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9, paragraphe (a), 1.2.11 et au sous-chapitre 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.

2.3.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

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.

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 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 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.

2.3.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

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.

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 2.3.5.2, paragraphe (e) ci-dessous et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 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.

2.3.6 CONDITIONS PROPRES LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF SUSTENTATION MOTORISÉE

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 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.

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 radionavigation ;
- (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 2.3.6.2, paragraphe (d), alinéas (4), et (7), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 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.

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 2.3.7, paragraphe (b), alinéa (1), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée à la section 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.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL

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.

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

2.4.2.1 ÂGE

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

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 réculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

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

(9) *Radioréphonie* : procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

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 2.4.4.2, paragraphe (d), 2.4.5.2, 2.4.6.2 ou 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.

2.4.2.4 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

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

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 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9, paragraphe (a), 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 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.

2.4.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

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 20 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 2.4.4, paragraphe (a).

2.4.4.2 INSTRUCTION EN VOL

(a) 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 2.4.4, paragraphe (b), alinéa (3) et section 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 2.4.3 (b) et 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.

2.4.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

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.

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 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 2.4.3, paragraphe (b) et à la section 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.

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

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 2.4.6, paragraphe (a).

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 radionavigation ;
- (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 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 2.4.3, paragraphe (b) et à la section 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.

2.4.7 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

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 2.4.7, paragraphe (c).

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.

1.1 LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE CATÉGORIE AVION (MPL)

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.

2.5.2 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

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.

2.5.2.2 CONNAISSANCES

- (b) Le candidat doit avoir rempli les conditions spécifiées à la section 2.6.2, paragraphe (b) pour la licence de pilote de ligne catégorie avion dans le cadre d'un cours de formation homologuée.

2.5.2.3 HABILITÉ

- (c) Le candidat doit prouver qu'il a, pour toutes les unités de compétence spécifiées dans l'appendice 2.5.2, 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.
- (e) Les progrès dans l'acquisition de l'habileté spécifiée à la section 2.5.2, paragraphe (c) doivent être évalués de façon continue.

2.5.2.5 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

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

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 1.2.7, 1.2.8, 1.2.11 et à la section 1.2.9, paragraphe (a) et au sous chapitre 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 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 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 aéroports différents ;
 - (3) satisfait aux conditions de la licence de pilote professionnel pour la catégorie avion considérée qui sont spécifiées à la section 2.4.2, paragraphes (b), (c) et à la section 2.4.4, paragraphe (a) [à l'exception de la section 2.4.4, paragraphe (b), alinéa (1)] et la section 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 2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 65 ans.
- (4) Le titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple peut, en vertu du paragraphe (a), remplir les fonctions de copilote à bord d'un avion dans lequel la présence d'un copilote est exigée. Un tel titulaire peut obtenir une licence de pilote de ligne catégorie avion, après avoir rempli les conditions relatives à cette licence dont les privilèges seront limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées aux paragraphes (a), (b) et (c), selon qu'il convient.

2.5.4 EXPÉRIENCE

- (a) Le candidat doit avoir suivi un cours de formation homologuée d'au moins 240 heures comprenant des vols réels et simulés en qualité de pilote aux commandes et de pilote surveillant.
- (b) L'expérience en vol réel doit comprendre au moins l'expérience spécifiée à la section 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 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'appendice 2.5.2, l'expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence avancé spécifié dans l'appendice 2.5.2.

2.5.5 INSTRUCTION EN VOL

- (a) Le candidat doit avoir suivi une formation homologuée répondant aux conditions d'expérience spécifiées à la section 2.5.4 ;
- (b) Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande afin d'atteindre la norme de compétence finale relative à toutes les compétences du modèle de compétence adapté approuvé pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

2.6. LICENCE DE PILOTE DE LIGNE

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.

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

2.6.2.1 ÂGE

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

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 manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
 - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;
 - (iii) planification 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 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 ; 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 pâle reculant, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol VMC ;
- (8) *Principes du vol.* — principes du vol.
- (9) *Radioréception.* — 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 2.7.2, paragraphe (a).

2.6.2.3 HABILITÉ

- (f) 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 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 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 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.

2.6.2.4 APTITUDES PHYSIQUE ET MENTALE

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

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 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9, paragraphe (a), 1.2.11 et au sous-chapitre 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 2.5.3, paragraphes (a), (b) et (c), selon qu'il convient. Toute limitation des privilèges doit être indiquée sur la licence.

La section 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.

2.6.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

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) L'ANAC déterminera la mesure dans laquelle il est possible de réduire le nombre d'heures d'expérience de vol lorsque le candidat a prouvé qu'il a atteint la norme de compétence finale d'un programme de formation fondée sur la compétence approuvée pour la qualification de type dans la catégorie avion (section 2.6.4, paragraphe (a)).

2.6.4.2 INSTRUCTION EN VOL

- (d) Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée à la section 2.4.4, paragraphe (d) pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et à la section 2.7.5 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments ou à la section 2.5.5 pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

2.6.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

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 affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à la section 2.6.5, paragraphe (a).

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 2.4.5, paragraphe (d).

L'expérience du vol aux instruments spécifiée à la section 2.6.5, paragraphe (b), alinéa (3), et l'expérience du vol de nuit spécifiée à la section 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.

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

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 2.6.6, paragraphe (a).

2.6.6.2 INSTRUCTION EN VOL

Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée à la section 2.4.6, paragraphe (d) pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et à la section 2.7.5 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

2.7. QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

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.

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

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.

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 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 2.1.6 au sujet de l'utilisation de simulateurs d'entraînement au vol pour les démonstrations d'habileté.

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.

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 1.2.7, 1.2.8 et au sous-chapitre 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 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.

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.

2.7.5 INSTRUCTION EN VOL

- (a) Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé à la section 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.

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

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.

2.8.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION

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.

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.

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 2.4.4, paragraphes (a), la section 2.4.5, paragraphe (a), la section 2.4.6, paragraphe (a) et la section 2.4.7, paragraphe (a) pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

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.

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 2.7 et au sous-chapitre 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.
- (c) 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.

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.

2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

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.

2.9.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

2.9.2.1 ÂGE

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

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.

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 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.

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 au paragraphe 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.

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.

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 2.7, 2.8 et au sous-chapitre 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.

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.

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.

2.10.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

2.10.2.1 ÂGE

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

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 prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
 - (4) *Performances humaines :*
 - (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.

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, gréement, 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.

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 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.

2.10.2.05 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

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 1.2.7 et 1.2.8, section 1.2.9, paragraphe (a), au sous-chapitre 2.1 et à la section 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 2.10.2, paragraphe (f).

2.11 RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION ;

- (a) Si la qualification de vol aux instruments a expiré, le candidat doit :
- (1) suivre un module de rafraichissement approuvé par l'ANAC auprès d'un organisme de formation agréé, pour atteindre le niveau de compétence nécessaire pour le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments, et
 - (2) satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou sur avion effectué par un examinateur qualifié, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la qualification IFR.
 - (3) si la qualification IR n'a pas été prorogée ou renouvelée pendant une période de 7 ans, son détenteur devra repasser l'examen théorique d'aptitude à la qualification de vols aux instruments, ainsi que l'épreuve pratique d'aptitude.

2.11.1 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR ET FONCTIONS D'EXAMINATEUR DESIGNE

2.11.1.1 DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

- (a) Nul ne doit dispenser et/ou sanctionner la formation au pilotage requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de pilotes s'il n'a reçu l'autorisation spécifique accordée par l'ANAC précisant les privilèges octroyés.
- (b) Cette autorisation a une durée de validité de deux ans, et peut être renouvelée pour la même période par l'ANAC, sous réserve de l'application des dispositions du présent règlement.
- (c) Les candidats à une qualification d'instructeur ou une fonction d'examineur doivent être titulaires de la licence et la qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence et à la qualification pour lesquelles ils seront amenés à dispenser l'instruction ou conduire les épreuves d'aptitude.
- (d) Une qualification d'instructeur, lorsqu'elle est octroyée, permet à son titulaire de dispenser l'instruction au sol et en vol.
- (e) Durant la période de validité de leurs autorisations, les instructeurs et les examinateurs sont soumis au contrôle de leur aptitude à dispenser de l'instruction et/ou à conduire des examens. Ce contrôle peut être exercé, en vol ou au sol par des inspecteurs désignés à cet effet par l'ANAC.
- (f) Les autorisations d'instructeurs ou d'examineurs sont suspendues ou révoqués dans le cas où l'intéressé ne satisfait pas au contrôle susvisé ou aux contrôles de maintien de compétence réglementaires.
- (g) Les instructeurs/examineurs habilités sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur. En cas de violation ou lorsque celui-ci ne s'acquitte pas de ses fonctions, l'autorisation est suspendue par notification de l'ANAC qui ordonne la conduite d'une enquête. La suspension définitive dépendra des résultats de cette enquête.

2.11.2 INSTRUCTEURS

2.11.2.1 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR

Sept (07) qualifications d'instructeurs sont reconnues :

Instructeur Sol (<i>Ground Instructor</i>)	GI
Instructeur de personnel Navigant de cabine (<i>Cabin Crew Instructor</i>)	CCI
Instructeur de vol (<i>Flight Instructor</i>)	FI
Instructeur de qualification de classe (<i>Class Rating Instructor</i>)	CRI
Instructeur de qualification de vol aux instruments (<i>Instrument Rating Instructor</i>)	IRI
Instructeur de qualification de type (<i>Type Rating Instructor</i>)	TRI
Instructeur sur simulateur ou système synthétique de vol (<i>Synthetic Flight Instructor</i>)	SFI

- (a) Sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification et d'expérience exigées, le postulant à des quali-

fications d'instructeur additionnelles, peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention de la qualification d'instructeur dont il est déjà titulaire.

2.11.2.2 FORMATION

- (a) Tout candidat à une qualification d'instructeur professionnel doit justifier avoir suivi un cours homologué comprenant une formation théorique au sol (pédagogique et technique) et une formation pratique en vol auprès d'un organisme de formation agréé.
- (b) Le programme du cours théorique doit couvrir au moins les items suivants :
 - (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 ; performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
 - (11) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs ; Règlements techniques.
- (c) En cas de demande de renouvellement d'une qualification expirée, le candidat doit justifier avoir suivi un cours de recyclage acceptable par l'ANAC portant sur les parties pertinentes du cours d'instructeur correspondant.

2.11.3 INSTRUCTION DE VOL

- (a) Le candidat devra, sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par le service de délivrance des licences :
 - (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.

2.11.4 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.

- (a) Sous réserve des conditions de délivrance de la licence, l'ANAC s'assurera que les privilèges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente et les règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de pilote.
- (b) La qualification d'instructeur de vol permettra 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.
 - (iv). Pour pouvoir assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, le candidat aura satisfait aussi à toutes les conditions relatives aux capacités exigées des instructeurs.

2.11.4.1 EPREUVE D'APTITUDE :

- (a) Tout candidat à une qualification d'instructeur professionnel doit démontrer à un examinateur désigné à cet effet par l'ANAC, sa capacité à assurer la formation d'un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une licence et/ou qualification de pilote.

2.12 EXAMINATEURS HABILITES OU DESIGNES.

- (a) L'ANAC habilite et désigne en tant qu'examineurs, des personnes intègres dûment qualifiées qui auront la charge de la conception des épreuves des examens écrits et oraux et feront passer en son nom les épreuves théoriques, pratiques, en vol et les contrôles de compétence définies dans le présent règlement.
- (b) Pour des besoins de service, l'ANAC peut faire recours à un inspecteur en vol ou un examinateur externe dûment agréé par son autorité de tutelle.

2.12.1 FONCTIONS D'EXAMINATEURS

- (c) On reconnaît à un examinateur huit fonctions principales :

Examineur Sol (<i>Ground Examiner</i>)	GE
Examineur Personnel Navigant de Cabine / Examineur PNC (<i>Cabin Crew Examiner</i>)	CCE / EPNC
Examineur de vol (<i>Flight Examiner</i>)	FE
Examineur de qualification de classe (<i>Class Rating Examiner</i>)	CRE
Examineur de qualification de vol aux instruments (<i>Instrument Rating Examiner</i>)	IRE
Examineur de qualification de type (<i>Type Rating Examiner</i>)	TRE
Examineur d'instructeur de vol (<i>Flight Instructor Examiner</i>)	FIE
Examineur sur simulateur (<i>Synthetic Flight Examiner</i>)	SFE

2.12.2 ENTRAINEMENT ET EPREUVE D'HABILITATION

Tout postulant à une autorisation d'examineur doit justifier avoir subi avec succès une épreuve d'habilitation au cours de laquelle il joue le rôle d'un examinateur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve d'aptitude, l'évaluation du candidat qui est supposé subir l'épreuve d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation devra être supervisée par un inspecteur de l'ANAC ou par un examinateur désigné à cet effet par l'ANAC.

2.12.3 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- (a) Aucun instructeur n'est habilité à sanctionner l'instruction qu'il a dispensée à un candidat pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification de vol aux instruments.
- (b) Dans ces deux cas, les épreuves en vol sont passées sous la supervision d'un examinateur désigné à cet effet par l'ANAC.

2.12.4 PILOTES D'HELICOPTERES

- (a) Les pilotes d'hélicoptères peuvent postuler aux qualifications FI, IRI et TRI ainsi qu'aux fonctions FE, IRE, TRE et FIE. Les exigences en matière d'heures de vol sont réduites du 1/3 par rapport à celles des pilotes d'avions.

B - LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES

2.13 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCESET DES QUALIFICATIONS DE TELEPILOTE

Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de RPAS selon les IFR.

2.13.1 CONDITIONS GENERALES

- (a) Nul ne doit exercer les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :
- (1) avions ;
 - (2) aéronefs à sustentation motorisée ;
 - (3) dirigeables ;
 - (4) giravions ;
 - (5) planeurs ;
 - (6) ballons libres.
- (b) La catégorie de RPA doit être consignée sous forme de qualification de catégorie sur la licence de télépilote.
- (c) Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, d'expérience, d'instruction de vol, de compétence et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.
- (d) Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par l'ANAC, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.13.2 QUALIFICATIONS DE CATEGORIE

- (a) Les qualifications de catégorie doivent correspondre aux catégories de RPA énumérées à la section 2.13.1 paragraphe(a).
- (b) Le titulaire d'une licence de télépilote qui sollicite une qualification pour une autre catégorie, à faire ajouter à la licence existante, doit satisfaire aux conditions du présent règlement qui concernent les RPAS et correspondent aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

2.13.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

- (a) Une qualification de classe doit être établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que l'ANAC ne juge une qualification de type nécessaire.
- (b) Une qualification de type doit être établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque l'ANAC le juge nécessaire. *Une qualification de type commune ne doit être établie que pour des RPA possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.*
- (c) Lorsqu'un candidat aura démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration seront consignées sur cette licence.
- (d) Les niveaux de performance à atteindre pour conduire un RPA de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée doivent être disponibles publiquement.

2.13.4 CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES

- (a) L'ANAC qui a délivré une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, comme suit :
- (1) qualification de classe appropriée spécifiée à la section 2.13.3 au paragraphe (a) ;
 - (2) qualification de type requise visée à la section 2.13.3 au paragraphe (b).
 - (i) Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation doit être indiquée dans la qualification.
 - (ii) Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation doit être indiquée dans la qualification.

- (b) Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, l'ANAC peut accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue à la section 2.13.4 au paragraphe (a). La validité de cette autorisation doit être limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.13.5 CONDITIONS DE DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

- (a) Qualification de classe. —Le candidat doit avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour assurer la sécurité des vols des RPA de la classe pour laquelle il sollicite la qualification.
- (b) Qualification de type au titre de la section 2.13.3 au paragraphe (b). —Le candidat doit :
- (1) avoir acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un FSTD, 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, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;
 - (iii) 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 de la catégorie avions, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;
La formation des télépilotes 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.
 - (v) procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipe de conduite et procédures de coordination de l'équipe, y compris la répartition des tâches entre les télépilotes ; collaboration des membres de l'équipe et emploi des listes de vérifications ;
L'attention est appelée sur la section 2.13.3, paragraphe (a), qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.
 - (2) Avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour utiliser en sécurité un RPA et le RPS connexe du type considéré ainsi que des habiletés pour la gestion de la liaison C2, selon qu'il convient pour les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second, selon le cas.

2.13.6 UTILISATION D'UN FSTD POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION DES COMPETENCES

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

2.13.7 CAS OU UNE AUTORISATION EST NECESSAIRE POUR DISPENSER LA FORMATION CONDUISANT A UNE LICENCE DE TELEPILOTE

- (a) L'ANAC qui a délivré une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de dispenser la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si ce titulaire a reçu une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir une des formes suivantes :
- (1) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou
 - (2) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par l'ANAC à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
 - (3) une autorisation particulière accordée par l'ANAC.
- (b) L'ANAC ne permettra pas à une personne de dispenser sur un FSTD la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et si elle lui a donné une autorisation à cet effet.

2.13.9 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL RPAS

- (a) Un élève-télépilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol RPAS en solo et du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote.
- (b) Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.
- (c) Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS en solo ou du temps d'instruction de vol RPAS en double commande dans une nouvelle catégorie de RPA ou pour obtenir une nouvelle qualification, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour la qualification considérée.
- (d) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel l'ANAC exige un télépilote en second peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'ANAC peut autoriser la prise en compte du total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé, si le RPAS est équipé pour être exploité par un télépilote en second et utilisé en exploitation à équipe multiple.
- (e) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité avec un télépilote en second peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.
- (f) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote commandant sous supervision peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.
- (g) Lorsqu'il demande une nouvelle qualification, le titulaire d'une licence de télépilote doit faire prendre en compte le temps de vol RPAS accumulé en tant que télépilote de RPA. Le service de délivrance des licences détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle les conditions d'expérience pour la délivrance d'une qualification peuvent être réduites.

Le total du temps de vol RPAS exigé est obtenu du programme approuvé de formation basé sur les compétences.

2.13.10 LIMITATION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DESTELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 65 ANS

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

2.14 ÉLEVE-TELEPILOTE

- (a) Les élèves-télépilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'ANAC. En prescrivant ces conditions, l'ANAC veille à ce que les privilèges accordés ne permettent pas aux élèves-télépilotes de constituer un danger pour la navigation aérienne.
- (b) Un élève-télépilote ne doit effectuer un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.
- (c) Un élève-télépilote ne doit effectuer un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

2.14.1 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

2.15 LICENCE DE TELEPILOTE

Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de RPAS selon les règles de vols aux instruments (IFR).

2.15.1 CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE

2.15.1.1 AGE.

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.15.1.2 CONNAISSANCES.

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

Droit aérien

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

Connaissance générale du RPAS

- (c) Principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- (d) Limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants
- (e) Renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés
- (f) Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
- (g) Procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;
- (h) Pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- (i) Emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- (j) Instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;
- (k) Pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

Connaissance générale du RPS :

- (1) Principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
- (2) Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
- (3) Procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;

(l) Connaissance générale de la liaison C2 :

- (1) Les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites
- (2) Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
- (3) Procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;

(m) Possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

Planification de vol, performances et chargement

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

Performances humaines

- (r) Performances humaines en ce qui concerne les RPAS et le vol aux instruments, y compris les principes de la TEM ;

Météorologie

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

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

Navigation

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

Procédures opérationnelles

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

Principes du vol

- (kk) Principes du vol ;

Radioréception

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

2.15.1.3 HABILITE

- (1) Le candidat doit prouver qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'ANAC, au niveau nécessaire pour exercer les fonctions de télépilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.
- (2) Pour exercer les privilèges de la licence de télépilote dans le cas d'un RPA multimoteur, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter en IFR le RPA en conditions de propulsion dégradée.

2.15.1.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité. Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

2.15.2 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9 alinéas (a), la licence de télépilote doit permettre à son titulaire :
- (1) De remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;
 - (2) De remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
 - (3) De remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
 - (4) De remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence de télépilote doit recevoir pour le RPA et le RPS connexe une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollage, atterrissage et navigation. *Le paragraphe 2.13.10 restreint certains des privilèges attachés à la licence de télépilote dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.*

2.15.3 CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE

2.15.3.1 EXPERIENCE

Le candidat aura acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par la section 2.15.1.3 alinéas (c).

2.15.3.2 FORMATION CONDUISANT A LA LICENCE DE TELEPILOTE

- (a) Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le candidat doit suivre une formation homologuée. La formation doit être fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.
- (b) À l'issue de la formation, le candidat doit acquérir les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.
- (c) Le candidat doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA et du RPS connexe. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle dans toutes les phases de vol et pour la totalité de l'enveloppe d'exploitation d'un RPAS, y compris en conditions exceptionnelles et d'urgence, ainsi qu'en matière de prévention des pertes de contrôle et de manœuvres de rétablissement pour les catégories concernées, et en matière d'exploitation en régime IFR.
- (d) Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteur, le candidat doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA multimoteur de la catégorie appropriée. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle de la conduite d'un RPA de la catégorie appropriée avec les moteurs en panne simulée ou réelle.

1.15 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS

2.16.1 CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION

2.16.1.1 CONNAISSANCES

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.
- (b) Le candidat doit mener à bien sa formation et répondre aux conditions de qualification d'un organisme de

formation agréé qui correspondent à la prestation de programmes de formation fondée sur les compétences.

- (c) Le programme de formation de l'instructeur RPAS doit mettre l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :
 - (1) le modèle de compétences adapté du programme de formation des télépilotes, conformément au système de notation défini utilisé par l'exploitant de RPAS ou l'organisme de formation agréé ;
 - (2) conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, faire des évaluations en observant les comportements ; réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
 - (3) reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
 - (4) déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;
 - (5) détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.
- (d) Le candidat doit satisfaire aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.
- (e) En outre, il doit prouver qu'il possède un niveau de compétences correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur RPAS au moins dans les domaines suivants :
 - (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). principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;
 - (6). évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;
 - (7). organisation des leçons ;
 - (8). techniques d'instruction en classe ;
 - (9). utilisation des aides de formation, y compris les FSTD, s'il y a lieu ;
 - (10). analyse et correction des erreurs des élèves ;
 - (11). performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la TEM ;
 - (12). dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.

2.16.1.2 HABILETE

- (a) Le candidat doit mener à bien une évaluation de compétences formelle avant de donner une instruction et d'effectuer des évaluations dans le cadre d'un programme de formation fondée sur les compétences.
- (b) L'évaluation des compétences doit avoir lieu durant une séance de formation pratique dans la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur RPAS, y compris l'instruction avant le vol, après le volet au sol, selon qu'il convient.
- (c) L'évaluation des compétences doit être confiée à une personne habilitée par l'ANAC.

2.16.1.3 EXPERIENCE

- (a) Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintenir ses compétences et satisfaire aux conditions d'expérience récente de la licence.
- (b) Le candidat doit recevoir une formation et acquérir une expérience suffisante pour atteindre le niveau requis de compétences dans l'ensemble des tâches, manœuvres, opérations et principes, ainsi que dans les méthodes d'instruction visées à la section 2.15.3.2 alinéas (b).

2.16.1.4 FORMATION A LA LICENCE DE TELEPILOTE

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

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

2.16.2 PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.2.7 et 2.13, la qualification d'instructeur RPAS permet à son titulaire :
- (1) de superviser les vols en solo des élèves-télépilotes ;
 - (2) de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de télépilote et d'une qualification d'instructeur RPAS, à condition :
 - (i) que l'instructeur RPAS soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification de télépilote pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe ;
 - (ii) que l'instructeur RPAS soit titulaire de la licence de télépilote et de la qualification nécessaire pour remplir les fonctions de télépilote commandant de la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il donne l'instruction ;
 - (iii) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.
- (b) Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le candidat doit satisfaire aussi à toutes les conditions relatives aux qualifications exigées des instructeurs.

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

3.1 GÉNÉRALITÉS

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.

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.

3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR

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.

3.2.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

3.2.2 .1 ÂGE

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

3.2.2 .1 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.

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 3.2.2.3, 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.

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 ;
 - (iii) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite

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.

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 1.2.7, 1.2.8 et à la section 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 1.2.11, paragraphe (b).

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) 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.
- (e) 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.

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.

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.
- (a) L'ANAC délivre une validation valable six (06) mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- (b) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 12 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.
- (d) Une licence de navigateur validée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 6^{ème} mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (e) Qualifications accordées. — L'ANAC ajoute à la validation suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe aéronefs mentionnés sur la licence étrangère de navigateur en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (f) 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.
- (g) 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.

3.3 LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT

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.

3.3.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

3.3.2 ÂGE

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

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 anti patinage, 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.

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.

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 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.

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.

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 1.2.7, 1.2.8 et la section 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 3.3.2.2 (b) et 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.

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.
- (c) L'ANAC délivre une validation valable six (06) mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- (d) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 12 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.
- (d) Une licence de mécanicien navigant validée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 6^{ème} mois après le mois dans lequel la validation a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (e) Qualifications accordées. L'ANAC ajoute à une validation de licence suivant les dispositions de cette section, les qualifications de classe aéronefs mentionnés sur la licence étrangère de mécanicien navigant en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (f) 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.
- (g) 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.

3.4 OPÉRATEUR RADIOTÉLÉPHONISTE NAVIGANT

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.

3.5 LICENCE DU PERSONNEL DE CABINE

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.

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.

3.5.3 VALIDATION DE LA LICENCE ETRANGÈRE 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 délivrée 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 5700 kg.

(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 spécifiée 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.

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.

3.5.5 QUALIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES D'AÉRONEFS

- (a) Pour ajouter une autre qualification de type à une licence de personnel de cabine, un candidat doit :
- (1) réussir au test de connaissances théoriques et au test en vol appropriés au type avion pour lequel une qualification complémentaire est recherchée ; ou
 - (2) suivre de manière satisfaisante un programme d'entraînement approuvé par l'ANAC de personnel de cabine approprié à la qualification de type complémentaire.

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.

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 3.5.6, paragraphe (a) ci-dessus.

3.5.8 EXIGENCE EN MATIÈRE D'HABILETÉ

- (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.

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 quaranténaires ;
- (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).

3.5.10 VALIDATION DE LICENCES ÉTRANGÈRES DU PERSONNEL DE CABINE

- (k) L'ANAC délivre une validation de personnel de cabine sur la base d'une licence étrangère de personnel de cabine.
- (l) L'ANAC délivre une validation valable six (06) mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- (m) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 12 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.
- (n) 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.
- (o) Qualifications accordées — L'ANAC ajoute à une licence délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de type 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.
- (p) 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.

3.5PRIVILÈGES 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.

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

4.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

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

4.1.2 Le candidat à une licence ou à une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite doit prouver, en réussissant à l'examen théorique et à l'épreuve pratique d'aptitude supervisés par l'autorité, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.2 LICENCE, QUALIFICATIONS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DÉSIGNÉ

4.2.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.2.1.1 AGE

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.2.1.2 CONNAISSANCES

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

(a) Droit aérien et conditions de navigabilité

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

(b) Sciences fondamentales et connaissance générale des aéronefs

Mathématiques de base ; unités de mesure ; principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;

(c) Génie aéronautique

Caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs ; techniques d'assemblage ; 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 ;

(d) Maintenance des aéronefs

Tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de 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 ;

(e) Performances humaines

Performances humaines applicables à la maintenance des aéronefs, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

4.2.1.3 EXPÉRIENCE

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

(a) en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, au moins :

1) deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée ;

2) quatre ans ; si le candidat n'a pas suivi d'une manière complète et satisfaisante un cours de formation homologuée. Dans ce cas, le candidat doit réussir à l'évaluation théorique de son niveau de compétences par un organisme de formation agréé ou aux tests d'évaluation de l'ANAC.

(b) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément au paragraphe 4.2.2.2, alinéa a) 2) ou 3), une expérience dont la durée assure un niveau de compétence équivalant à celui de l'alinéa a) ; toutefois la durée minimale doit être :

- 1) de deux ans ; ou
- 2) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée, égale à la période acceptable par l'ANAC pour lui donner un niveau d'expérience pratique équivalent.

4.2.1.4 FORMATION

La formation de base de TMA dans un OFA n'est pas obligatoire. Elle permet néanmoins de réduire le nombre d'années d'expérience nécessaire à l'obtention de la licence de TMA.

4.2.1.5 HABILITÉ

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

4.2.1.6 AUTRES EXIGENCES

Le candidat doit savoir lire, écrire, parler et comprendre le français et/ou l'anglais.

4.2.1.7 CONDITIONS D'OBTENTION DE QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

4.2.1.7.1 CATÉGORIE A

Le postulant à une catégorie A doit :

- (i) avoir suivi avec succès une formation homologuée de TMA ; ou
- (ii) avoir une expérience dans la maintenance d'au moins deux ans dans un organisme de maintenance agréé ou dans un organisme militaire de maintenance d'aéronefs ; et
- (iii) justifier avoir exécuté des tâches comme spécifié au paragraphe 1 de l'appendice 4.2.1.7 et
- (iv) réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC pour un postulant n'ayant pas suivi un cours de formation homologué.

4.2.1.7.2 CATÉGORIE B

Le postulant a la catégorie B doit :

- (i) détenir une licence de catégorie A ;
- (ii) avoir effectué de l'entretien des aéronefs pendant au moins deux ans en tant que détenteur de la catégorie A à travers la réalisation de tâches comme spécifié au point 3 de l'appendice 4.2.1.7 ;
- (iii) remplir les conditions correspondantes à la catégorie demandée, comme spécifié aux paragraphes 4.2.1.1 à 4.2.1.6 du présent chapitre ;
- (iv) réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC.

4.2.1.7.3 CATÉGORIE C

a) Titulaire d'un diplôme d'ingénieur

Le postulant à la catégorie C doit :

- (i) détenir un diplôme d'ingénieur dans le domaine de la maintenance des aéronefs (mécanique, électricité, électronique ou avionique) ;
- (ii) avoir au minimum une expérience pratique de trois (3) années dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs ;
- (iii) avoir suivi avec succès une formation qualification de type sur au moins un aéronef du type ;
- (iv) réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC.

b) Titulaire d'une licence de catégorie B1 ou B2

Le postulant à la catégorie C doit justifier :

- (i) justifier d'une expérience pratique minimale de 5 années dans la catégorie B1 ou B2 dans un organisme

agréé de maintenance d'aéronefs ;

(ii) justifier d'une qualification de type en maintenance en base et en ligne sur au moins un aéronef du type ;

(iii) justifier d'une formation spécifique comprenant au moins une étude générale des domaines suivants :

- gestion de production ;
- analyse de la maintenance et de la fiabilité ;
- management des équipes.

(iv) justifier d'une qualification de type pour les aéronefs de type pour lesquels il aurait à prononcer l'approbation pour remise en service ;

(v) réussir à l'évaluation administrée par l'ANAC.

4.2.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

4.2.2.1 PRIVILÈGES

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 4.2.2.2 et 4.2.2.3, la licence de technicien de maintenance d'aéronef permet à son titulaire de certifier que l'aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un 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 et/ou de travaux d'entretien courant.

4.2.2.2 CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef n'exercera les privilèges spécifiés au paragraphe 4.2.2.1 que :

(a) pour :

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

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

(c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois successifs d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour l'autorité de délivrance des licences.

4.2.2.3 ÉTENDUE DES PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF

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'Autorité de délivrance des licences.

4.2.2.4 PERSONNEL NON TITULAIRE DE LA LICENCE

Si un organisme de maintenance agréé utilise du personnel non titulaire de la licence, ce personnel travaillera sous supervision d'autre personnel exerçant les privilèges du paragraphe 4.2.2, et remplissant les conditions énoncées au paragraphe 4.2.1.

4.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES EN CE QUI CONCERNE LES RPAS (APPLICABLE À COMPTER DU 3 NOVEMBRE 2027)

4.2.3.1 Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef ne doit exercer les privilèges spécifiés au paragraphe 4.2.2.1 que :

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

4.2.3.2 Si l'ANAC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer une personne non titulaire de licence pour exercer les privilèges visés au paragraphe 4.2.3, la personne nommée doit répondre aux conditions spécifiées au paragraphe 4.2.1.

4.2.4 CATÉGORIES DE LICENCE ET QUALIFICATIONS MACHINE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF

4.2.4.1 LES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF COMPRENNENT LES CATÉGORIES SUIVANTES :

- (1) Catégorie A : Qualifications aux tâches ;
- (2) Catégorie B1 : Qualifications cellules moteurs et systèmes ;
- (3) Catégorie B2 : Qualifications avionique de bord et électricité ;
- (4) Catégorie B3 : Qualification Structure
- (5) Catégorie C : Qualification aéronef ;
- (6) Les sous catégories :
 - (i) B 1.1 : avions à moteurs à turbine ;
 - (ii) B1.2 : avions à moteurs à pistons ;
 - (iii) B1.3 : hélicoptères à moteurs à turbines ;
 - (iv) B1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons ;

4.2.4.2 APPPOSITION D'UNE QUALIFICATION DE TMA

Un postulant détenteur d'une licence de TMA sollicitant une apposition de qualification machine doit :

- (i) détenir une licence de TMA en état de validité de catégorie B ou C ; ou
- (ii) remplir les conditions de délivrance d'une licence de TMA de catégorie B ou C ; et
- (iii) avoir effectué avec succès une formation théorique et pratique de qualification machine dispensé par un OFA reconnu par l'ANAC.

4.2.5 PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DE LICENCE DE TMA

(a) Prorogation

Le détenteur de licence de TMA en état de validité peut demander la prorogation de cette licence dans une période de trois (03) mois avant son expiration, s'il justifie :

- (i) avoir accumulé au moins six (06) mois d'exercice de privilèges de TMA au cours des vingt-quatre (24) derniers mois précédant sa demande ;
- (ii) avoir suivi un cours de formation en facteurs humains relatif à la maintenance des aéronefs dans les 24 mois précédant la date de demande.

(b) Renouvellement

Le détenteur d'une licence de TMA qui n'est plus en état de validité peut demander le renouvellement de cette licence s'il remplit les exigences définies à l'appendice 4.2.5.

4.2.6 INSTRUCTEURS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

Les instructeurs en charge de la formation de TMA sont habilités par des organismes de formation agréés ou reconnus par l'ANAC en vue de dispenser l'instruction aux candidats à une licence ou à une qualification de TMA.

4.2.7 EXAMINATEUR DÉSIGNÉ DE TMA

Les examinateurs exerçant au sein des organismes de formation agréés ou reconnus par l'ANAC conduisent les tests de compétences aux candidats à une licence ou à une qualification de TMA.

Ils sont reconnus par l'ANAC lors du processus de certification ou de validation de l'organisme de formation.

4.2.8 VALIDATION DES LICENCES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(a) **Conditions générales pour la validation.**

(1) Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés en République du Congo.

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

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

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

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

(6) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 24 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.

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

(1) droit aérien ;

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

(3) organismes et procédures approuvés d'entretien ;

(4) Performances humaines.

4.2.9 CONVERSION DES LICENCES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(a) **Conditions générales pour la conversion.**

Une personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs en état de validité délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés en République du Congo si les conditions suivantes sont satisfaites :

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

(2) démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider :

(i) Droit aérien ;

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

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

(iv) Performances humaines;

(3) Le demandeur de la conversion de licence doit, si l'Autorité le juge nécessaire, passer un test de compétences pour la licence correspondantes et les qualifications dont il sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue ;

(4) L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie ;

(5) L'autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations encours de validité apposées sur la licence étrangère, appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en République du Congo et qui sont validées selon le paragraphe 4.2.8 du présent règlement;

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

(b) Conversion d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs qui a été validé selon les dispositions du paragraphe 4.2.8

Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs en cours de validité délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, qui dispose d'une validation détenue dans les 3 derniers mois, délivrée selon les dispositions du paragraphe 4.2.8 et qui peut prouver avoir exercé pendant les douze (12) derniers mois les fonctions de technicien de maintenance, peut convertir sa licence de TMA sans autre formalité.

4.3 CONTRÔLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.3.1 GÉNÉRALITÉS

Les contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne ne doivent exercer les fonctions de contrôleurs de la circulation aérienne en environnement opérationnel que sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur de la qualification appropriée relative à ces opérations et acceptable pour l'ANAC.

Les conditions de délivrance d'une carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont définies à l'appendice 4.3.1 du présent règlement.

4.3.2 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

4.4 LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.4.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

Nul ne peut détenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, s'il ne remplit les conditions spécifiées au présent paragraphe, ainsi que les conditions d'obtention de l'une au moins des qualifications indiquées au paragraphe 4.5.

4.4.1.1 AGE

Le candidat doit être âgé d'au moins 21 ans révolus.

4.4.1.2 CONNAISSANCES

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

(a) Droit aérien

Règlementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

(b) Équipement du contrôle de la circulation aérienne

Principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

(c) Connaissances générales

Principes du vol, principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne.

(d) Performances humaines

Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie

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

(f) Navigation

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

(g) Procédures opérationnelles

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

4.4.1.3 EXPÉRIENCE

4.4.1.3.1 Le candidat doit :

(a) avoir suivi avec succès un cours de formation homologué et prouvé qu'il a les compétences requises ;

(b) avoir accompli au moins 3 mois de service en environnement opérationnel sous la supervision d'un

instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI). L'expérience prescrite au paragraphe 4.5 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut être prise en compte dans l'évaluation de l'expérience exigée dans le présent paragraphe.

4.4.1.3.2 Un contrôleur de la circulation aérienne agissant en tant qu'instructeur de formation en cours d'emploi (IFCE ou OJTI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC) doit être détenteur :

- (a) d'une qualification d'instructeur ATC ; ou
- (b) d'une habilitation délivrée par l'ANAC conformément aux dispositions du présent règlement.

4.4.1.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3.

4.5 QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.5.1 CATÉGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

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

- (a) qualification de contrôle d'aérodrome (ADC) ;
- (b) qualification de contrôle d'approche aux procédures (APP) ;
- (c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance (APS) ;
- (d) qualification de contrôle radar d'approche de précision (APRC) ;
- (e) qualification de contrôle régional aux procédures (ACP) ;
- (f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance (ACS) ;
- (g) Qualification d'instructeur (ICQ).

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

4.5.2.1 CONNAISSANCES

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

(a) qualification de contrôle d'aérodrome :

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

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

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

(c) Qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance :

Le candidat remplira les conditions prescrites à l'alinéa b), dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il sera chargé, et il aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets supplémentaires ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- (1) principes, emploi et limites d'emploi des systèmes de surveillance ATS applicables et de l'équipement associé ;
- (2) procédures du service de surveillance ATS, selon qu'il convient, notamment procédures destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié.

4.5.2.2 EXPÉRIENCE

4.5.2.2.1 Le candidat doit avoir :

- (a) suivi avec succès un cours de formation homologuée ;
- (b) prouvé qu'il a la compétence requise tout en assurant, sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC), au moins un des services suivants :

- (1) qualification de contrôle d'aérodrome : le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
- (2) qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance : le service de contrôle pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
- (3) qualification de contrôle radar d'approche de précision : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 auront été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin l'ANAC. Au moins 50 de ces approches de précision auront été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée.

4.5.2.2.2 La demande de qualification doit être faite dans un délai de dix mois à compter de l'acquisition de l'expérience spécifiée au paragraphe 4.5.2.2.1, alinéa b).

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

4.5.2.3 HABILITÉ

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

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

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

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

4.5.3.1 PRIVILÈGES

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

- (a) qualification de contrôle d'aérodrome : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (b) qualification de contrôle d'approche aux procédures : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- (c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle d'approche au

moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodomes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ; sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 4.5.2.2.1, alinéa c), les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;

(d) qualification de contrôle radar d'approche de précision : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service, à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;

(e) qualification de contrôle régional aux procédures : d'assurer le contrôle régional et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;

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

(g) qualification d'instructeur : d'assurer les formations périodiques théorique et en cours d'emploi dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

(h) habilitation d'instructeur en cours d'emploi : d'assurer la formation pratique au poste de travail opérationnel dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

4.5.3.2 CONDITIONS

Avant d'exercer les privilèges indiqués au paragraphe 4.5.3.1, le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.

4.5.3.3 Aucun détenteur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne devra assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'ANAC.

4.5.3.4 VALIDITÉ DES QUALIFICATIONS

La validité d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne est de 12 mois.

Une qualification cesse d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période de 6 mois.

Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

4.5.4 VALIDATION ET CONVERSION DES LICENCES DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(a) Validation

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

(b) Conversion

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

4.6 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.6.1.1 AGE

Le candidat à une licence d'agent technique d'exploitation doit être âgé de 21 ans révolus.

4.6.1.2 CONNAISSANCES

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

(a) Droit aérien :

Réglementation relative au contrôle d'exploitation et intéressant le titulaire de la licence d'agent technique

d'exploitation ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

(b) Connaissance générale des aéronefs :

- (i) principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions ;
- (ii) limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs ;
- (iii) liste minimale d'équipements (LME) et liste d'écarts de configuration ;

(c) Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement :

- (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ; calculs de masse et de centrage ;
- (ii) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aéroports 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 ;
- (v) performance au décollage y compris les critères et limites concernant la longueur de piste, la montée et le franchissement des obstacles ;
- (vi) performance en croisière y compris les altitudes minimales, la planification des situations de décompression/panne moteur/train d'atterrissage sorti ;
- (vii) performance à l'atterrissage y compris les critères et limites concernant la montée en approche et la longueur de piste ;

(d) Performances humaines

Performances humaines applicables aux fonctions de contrôle d'exploitation, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie :

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

(f) Navigation

Principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;

(g) Procédures opérationnelles :

- (i) emploi de la documentation aéronautique et des procédures d'exploitation normalisées ;
- (ii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- (iii) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;
- (iv) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

(h) Principes du vol :

Principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;

(i) Radiocommunications

Procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

4.6.1.3 EXPÉRIENCE

4.6.1.3.1 Le candidat doit avoir acquis l'expérience suivante :

(a) deux années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas 1) à 3) ou dans une combinaison quelconque de ces fonctions ; toutefois, dans le cas d'une expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions ne doit pas être inférieure à un an :

- (i) membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;
- (ii) météorologiste dans un organisme assurant le contrôle d'exploitation des vols dans le transport aérien ;
- (iii) contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien ; ou

- (b) au moins un an de service en qualité d'adjoint dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ; ou
- (c) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète.

4.6.1.3.2 Le candidat doit avoir servi dans un organisme de contrôle d'exploitation sous la supervision d'un agent technique d'exploitation pendant au moins 90 jours de travail au cours des 6 mois précédant immédiatement la date de la candidature. Le contenu du programme de formation pratique est défini à l'appendice 4.5.2.

4.6.1.4 HABILITÉ

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable :

- (a) de reconnaître et d'extraire les données aéronautiques et d'autres informations pertinentes pour l'analyse des risques et des événements opérationnels ;
- (b) de reconnaître et d'évaluer les facteurs de risque et les conséquences potentielles pour les opérations de vol ;
- (c) de reconnaître et d'évaluer les actions prenant en compte les risques, les effets sur la sécurité du vol et la régularité de l'exploitation ;
- (d) de déterminer un plan d'action approprié en fonction des responsabilités et des politiques décrites dans les manuels d'exploitation ;
- (e) d'appliquer les procédures normalisées et non normalisées appropriées figurant dans le manuel d'exploitation pour l'entreprise, la poursuite, la cessation ou le déroutement des vols dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef et de la régularité ou de l'efficacité de l'exploitation ;
- (f) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitant ; de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitant, sur les conditions météorologiques d'une route aérienne déterminée ; de prévoir les tendances » du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aéroports de destination et de décollage ;
- (g) de reconnaître et d'appliquer les limites et les minimums opérationnels en considération des conditions météorologiques, de l'état de l'aéronef et des procédures de navigation appropriées ;
- (h) de déterminer la trajectoire de vol optimale sur un tronçon déterminé et d'établir les plans de vol exacts manuellement ou à l'aide d'un ordinateur ;
- (i) d'assurer un suivi et de prêter toute forme d'assistance à un vol effectué dans des conditions météorologiques défavorables réelles ou simulées, conformément aux fonctions du titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation.
- (j) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs.

4.6.1.5 AUTRES CONDITIONS

Tout candidat à l'obtention d'une licence d'agent technique d'exploitation doit :

- (1) être titulaire au moins d'un baccalauréat ou diplôme équivalent ;
- (2) suivre un module de réglementation relatif à l'ATE, dispensé par l'ANAC.

4.6.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE OU D'UNE ATTESTATION D'ATE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 1.2.5, la licence d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le règlement relatif à l'exploitation technique des aéronefs.

Tout détenteur d'une attestation de formation d'ATE remplissant les exigences spécifiées aux paragraphes 4.6.1.2 et 4.6.1.3 peut être autorisé à exercer les privilèges d'ATE dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le règlement relatif à l'exploitation technique des aéronefs.

4.6.3 MAINTIEN DE COMPÉTENCES

Tout agent technique d'exploitation en activité doit suivre un stage de maintien de compétence sanctionné par

une attestation de stage.

La période de validité de ce stage est de 24 mois calendaire à compter de la fin du mois de sa réalisation.

Le contenu du programme du maintien de compétences est défini à l'appendice au paragraphe 4.5.2.

4.6.4 PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) Prorogation

Tout candidat à la prorogation de la licence d'agent technique d'exploitation doit soumettre à l'ANAC une demande de prorogation dans les 03 derniers mois précédant son expiration comprenant :

- (i) une attestation de réussite à un stage de maintien de compétences. Le programme de ce stage doit être au moins conforme à l'appendice 4.5.2 du présent règlement ;
- (ii) effectuer un vol d'observation dans le poste de pilotage d'un avion. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.

(b) Renouvellement

Les critères de renouvellement d'une licence d'ATE sont définis à l'appendice 4.5.2 du présent règlement.

4.6.5 INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.5.1 GÉNÉRALITÉS

Nul ne doit dispenser une formation requise pour la délivrance d'une licence ou qualification d'ATE ou une formation en cours d'emploi, s'il n'a reçu l'autorisation spécifique accordée par l'ANAC précisant les privilèges octroyés.

Cette autorisation a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être renouvelée pour la même période par l'ANAC, sous réserve de l'application des dispositions du présent règlement.

Les instructeurs habilités sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur. En cas de violation, ils subissent les exigences de ladite réglementation.

4.6.5.2. QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial propose au sein des agents techniques d'exploitation qu'il emploie des instructeurs. Pour être désigné instructeur, l'ATE doit :

- (1) être agent technique d'exploitation titulaire de la licence et de la qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence et à la qualification pour lesquelles il est amené à dispenser l'instruction ;
- (2) avoir au moins trois ans d'exercice dans la fonction d'agent technique d'exploitation ;
- (3) avoir suivi un séminaire de formation d'instructeur adaptée aux méthodes et concepts fondamentaux de la pédagogie acceptée par l'autorité ;
- (4) être à jour de son contrôle de compétences réglementaire ;
- (5) avoir été proposé par son employeur.

(b) Peuvent être habilités instructeurs d'ATE pour la formation ab-initio les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

(1) être ou avoir été instructeur ou formateur d'une discipline relative à la formation des ATE :

- type d'avion ;
- navigation aérienne ;
- circulation aérienne ;
- réglementation ;
- masse et centrage ;
- préparation du vol ;
- météorologie.

(2) posséder une expérience d'au moins deux ans en qualité d'instructeur ou formateur;

(3) être accepté par l'autorité.

(c) Privilèges.

Le titulaire d'une qualification ou une habilitation d'instructeur exerce les privilèges suivants :

- (i) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance de la licence d'ATE ;
- (ii) assurer une formation de maintien de compétences d'ATE ;
- (iii) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'une licence d'ATE.

4.6.5.3 PROROGATION ET RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) Les conditions à remplir pour proroger une qualification d'instructeur d'ATE sont les suivantes :

(1) avoir suivi un séminaire de recyclage d'instructeur :

- de l'exploitant accepté par l'ANAC ou
- organisé par un OFA

(2) être à jour de son maintien de compétence d'ATE pour l'instructeur ATE détenteur de licence ou avoir effectué un stage de maintien de compétence accepté par l'ANAC pour l'instructeur non détenteur de licence ;

(3) avoir effectué au moins une (01) séance d'instruction de maintien de compétences au cours de la période de validité de sa qualification d'instructeur.

(b) Si la qualification d'instructeur a expiré, le candidat doit :

- (1) avoir sa licence d'ATE valide et suivre un séminaire de recyclage d'instructeur de l'exploitant sous la supervision d'un inspecteur de l'ANAC; ou
- (2) justifier d'un maintien de compétence de formateur.

4.6.6 EXAMINATEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

La qualité d'examineur d'ATE est reconnue à tout instructeur habilité.

L'examineur d'ATE procède à la conduite des épreuves théoriques et pratiques pour la délivrance d'une licence et de qualifications d'ATE.

4.6.7 VALIDATION DE LICENCES D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) **Conditions générales pour la validation.**

- (1) Toute personne qui détient une licence d'agent technique d'exploitation délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés en République du Congo.
- (2) Le postulant à une validation doit présenter à l'ANAC la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
- (3) L'ANAC vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
- (4) L'ANAC valide uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère.
- (5) L'ANAC délivre une validation valable 06 mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- (6) Un postulant à une validation congolaise de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de 12 mois. Après cette période, le postulant doit convertir sa licence étrangère.

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

4.6.8 CONVERSION DE LICENCES D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) **Conditions générales pour la conversion.**

Une personne qui détient une licence d'agent technique d'exploitation en état de validité délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés en République du Congo si les conditions suivantes sont satisfaites :

- (1) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel ;
- (2) démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider ;
- (3) Le demandeur de la conversion de licence doit, si l'Autorité le juge nécessaire, passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue ;
- (4) L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie ;
- (5) L'autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité apposées sur la licence étrangère, appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en République du Congo et qui sont validées selon le paragraphe 4.6.7 du présent règlement ;
- (6) Le postulant doit avoir au moins quatre (4) ans d'expérience de pratique.

(b) Conversion d'une licence d'agent technique d'exploitation qui a été validé selon les dispositions du paragraphe 4.6.7

Le titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation en cours de validité délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, qui dispose d'une validation détenue dans les (03) derniers mois, délivrée selon les dispositions du paragraphe 4.6.7 et qui peut prouver avoir exercé pendant les douze (12) derniers mois les fonctions d'agent technique d'exploitation, peut convertir sa licence de ATE sans autre formalité.

4.7 LICENCE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

L'ANAC ne délivre pas de licence d'opérateur radio de station aéronautique.

4.8 PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

L'ANAC ne délivre pas de licence au personnel de météorologie aéronautique.

4.9 LICENCE DE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.9.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.9.1.1 AGE

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.9.1.2 CONNAISSANCES

4.9.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine :

(a) Sécurité, sauvetage :

- (i) Éléments de connaissances aéronautique ;
- (ii) Consignes générales en vol normal ;
- (iii) Consignes générales en cas d'urgence ;
- (iv) La survie.

(b) Secourisme aéronautique :

- (i) Notions sommaires d'anatomie et de physiologie ;
- (ii) Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme ;
- (iii) Le secourisme à bord ;
- (iv) Les maladies contagieuses et tropicales ;
- (v) Le décès à bord : conduite à tenir.

(c) Réglementation :

- (i) Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine ; Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation ;
- (ii) Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages ; Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine (responsabilité et tâches des différents membres d'équipage, composition des équipages, formation, entraînement, recyclage) ;
- (iii) Règles de l'Air.

(d) Sûreté aéronautique

(e) Matières dangereuses

(f) Facteurs humains

4.9.1.2.2 ACCEPTATION OU VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER

Le (la) candidat(e) titulaire d'un Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS) ou de tout autre titre équivalent étranger délivré par un État contractant qui exige des conditions de délivrance au moins équivalentes à celles fixées par le présent règlement peut bénéficier d'une acceptation de leur titre étranger conformément aux conditions d'acceptation définies à l'appendice 4.9.1.2.2.

4.9.1.3 EXPÉRIENCE

Le candidat doit avoir accompli, en qualité de navigant professionnel ou de membre d'équipage de cabine stagiaire, sous supervision d'un instructeur ou d'un chef de cabine, au moins 60 heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par là, l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.

Le candidat doit avoir une expérience opérationnelle des tâches de membre d'équipage de cabine, acquise sous la supervision d'un membre d'équipage de cabine agréé à cette fin par l'ANAC, dans les domaines suivants au moins :

- (1) Sécurité, sauvetage ;
- (2) Secourisme aéronautique.

4.9.1.4 HABILITÉ

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de membre d'équipage de cabine, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au paragraphe 4.9.2.1, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine conformément au présent règlement.

4.9.1.5 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

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

4.9.2.1 PRIVILÈGES

Sous réserve de toutes autres limitations spécifiées dans la réglementation en vigueur, la licence de membre d'équipage de cabine permet à son titulaire, à bord des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial :

- (1) d'assurer la sécurité et le confort des passagers dans le cadre de la réglementation opérationnelle en vigueur, des instructions et des consignes de l'exploitant.
- (2) d'assurer, sous l'autorité du commandant de bord, en cas d'urgence, une évacuation sûre et rapide des passagers; ainsi que les fonctions qui doivent être exécutées lorsque la situation le nécessite.
- (3) de veiller, à bord de la cabine, au respect de la réglementation opérationnelle, notamment les dispositions relatives à la sûreté.

(4) d'assurer les services des prestations aux passagers suivant les usages internationaux et dans les meilleures conditions d'hygiène.

(5) d'assurer certaines tâches de trafic telles que le comptage des passagers, la vérification des bagages en cabine et quantités des marchandises dangereuses, de l'embarquement et du débarquement.

4.9.2.2 CONDITIONS

La licence de membre d'équipage de cabine sanctionne un ensemble de connaissances de base théoriques et pratiques nécessaires pour exercer la fonction sécurité-sauvetage.

Tout candidat à une licence de membre d'équipage de cabine qui remplit les conditions spécifiées dans le règlement remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence.

4.9.3 VALIDITÉ, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) Validité

La période de validité d'une qualification de membre d'équipage de cabine est de 12 mois. Cette période est comptée à partir de la date de sa délivrance ou de renouvellement ou, si la qualification est prorogée avant sa date d'expiration, à partir de cette date d'expiration.

(b) Prorogation d'une qualification de membre d'équipage de cabine

Pour proroger une qualification de membre d'équipage de cabine, le candidat doit:

- (1) effectuer avec succès la formation périodique des PNC ; et
- (2) réussir au contrôle de compétences sur le type d'aéronefs correspondant.

(c) Renouvellement d'une qualification de membre d'équipage de cabine

Pour renouveler une qualification de membre d'équipage de cabine, le candidat doit remplir les conditions de renouvellement définies à l'appendice 3.5.4 du présent règlement.

4.9.4 FORMATION AUX TYPES D'AVION

L'exploitant assure, en application des dispositions du règlement relatif à l'exploitation technique des aéronefs relatives aux équipages de cabine, la formation sur un ou plusieurs types d'avion. A la fin du stage de qualification, l'exploitant établit une attestation de formation.

4.9.5 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.9.5.1 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial propose au sein des membres d'équipage de cabine qu'il emploie des instructeurs. Pour être désigné instructeur, un membre d'équipage de cabine doit :

- (1) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine ;
- (2) avoir exercé au moins deux ans en qualité de chef de cabine ;
- (3) avoir suivi un stage d'instruction adapté dans le domaine des PNC.

(b) Peuvent être habilités instructeurs de membre d'équipage pour la formation ab-initio les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

- (1) être ou avoir été instructeur ou formateur d'une discipline relative à la formation des équipages de cabine :

- secourisme aéronautique ;
- sécurité et sauvetage ;
- sûreté ;
- gestion des ressources en équipage ;
- marchandises dangereuses ;
- système de gestion de la sécurité.

(2) posséder une expérience d'au moins deux ans en qualité d'instructeur ou formateur;

(3) être accepté par l'autorité.

(c) Privilèges.

Le titulaire d'une qualification ou une habilitation d'instructeur exerce les privilèges suivants :

- (1) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance du certificat de sécurité et sauvetage ;
- (2) assurer une formation de maintien de compétences de membre d'équipage de cabine ;
- (3) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'un certificat ou d'une licence de membre d'équipage de cabine.

(d) Prorogation et renouvellement

La prorogation et le renouvellement concernent uniquement les instructeurs détenteurs de licence de PNC.

Prorogation :

- (1) avoir effectué au moins deux instructions au sol ou en vol durant la dernière année de validité de la qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine ;
- (2) avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'ANAC pendant la période de validité de la qualification d'instructeur ;
- (3) avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence réglementaires, dans le cas échéant l'intéressé est restreint à l'instruction au sol ;

Renouvellement :

- (1) avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'ANAC ;
- (2) avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence réglementaires, dans le cas échéant l'intéressé est restreint à l'instruction au sol ;
- (3) être proposé(e) par son employeur.

4.9.5.2 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) Examineur détenteur de licence de PNC :

- (1) être instructeur de membre d'équipage de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
- (2) avoir une expérience minimale de deux (2) ans sur le type d'aéronef pour lequel l'instruction sera assurée ;
- (3) être proposé(e) par son employeur ;
- (4) avoir suivi avec succès un stage de standardisation théorique et pratique en vol homologué par l'ANAC ;
- (5) avoir sa licence en état de validité et être à jour de tous les contrôles réglementaires de compétence, dans le cas contraire l'instructeur est restreint à instruire au sol.

(b) Examineur non-détenteur de licence de PNC :

- (1) être familiarisé aux lois, règlements et procédures de l'ANAC ;
- (2) avoir été instructeur de membre d'équipage de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
- (3) avoir une expérience minimale de deux (2) ans sur le type d'aéronef pour lequel l'instruction sera assurée ;
- (4) être proposé(e) par un exploitant aérien.

(c) Privilèges.

Le détenteur d'une autorisation d'examineur exerce les privilèges suivants :

- (1) conduire les examens pratiques après soixante heures de vol à bord d'un aéronef de transport pour les membres d'équipage de cabine ab initio ;
- (2) effectuer les contrôles de maintien de compétences en ligne, ainsi que le contrôle de qualifications des membres d'équipage de cabine ;
- (3) effectuer la supervision des instructeurs de membres d'équipage de cabine.

(d) Prorogation ou renouvellement :

- (1) avoir conduit au moins 2 évaluations dans les 12 derniers mois précédant la date de péremption de l'agrément précédent ;
- (2) avoir suivi un séminaire de standardisation accepté par l'ANAC.

La prorogation et le renouvellement concernent uniquement les examinateurs détenteurs de licence de PNC.

4.9.5.3 VALIDITÉ DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR ET DE L'AUTORISATION D'EXAMINATEUR

La qualification d'instructeur et l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine sont valides pour :

- (i) 3 ans pour les postulants détenteurs de licences de membres d'équipage de cabine ;
- (ii) une période maximale d'un an pour les postulants non-détenteurs de licence de PNC.

4.10 CONVERSION DE LICENCE

- (a) Elle consiste à délivrer une licence congolaise à base d'une licence étrangère délivrée par un Etat contractant afin d'exercer les privilèges sur les aéronefs immatriculés en République du Congo.

4.10.1 CONVERSION DES LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

- (a) Les candidats à une conversion de licence, devront déposer un dossier comprenant les documents nécessaires dont :
- (1) une preuve justifiant ses activités en République du Congo ;
 - (2) une lettre de l'employeur congolais attestant que le candidat satisfait aux critères de sélection figurant dans son manuel d'exploitation et s'engageant à aviser l'Autorité dès lors que l'intéressé n'exerce plus pour son compte ;
 - (3) le formulaire de demande élaboré par l'ANAC à cet effet, dûment rempli et signé par le candidat ;
 - (4) deux photos d'identité récentes ;
 - (5) la copie des pages du passeport du candidat permettant notamment son identification ;
 - (6) une copie du programme de stage « familiarisation aux procédures compagnie » et d'adaptation en ligne planifiée dans le cas du candidat navigant ;
 - (7) un CV accompagné de :
 - (i) la copie authentifiée de diplôme et certificat ;
 - (ii) la copie des deux derniers comptes rendus de contrôle de compétence pour le navigant ;
 - (iii) les lettres de référence notamment celle du dernier employeur, justifiant de l'activité et de l'expérience du postulant dans la fonction qu'il compte occuper chez l'exploitant congolais ;
 - (iv) la copie de la licence étrangère du postulant, avec l'adresse complète de l'Autorité qui a émis la licence ;
 - (v) le certificat d'aptitude physique et mental de la classe de fonction du postulant ;
 - (vi) le relevé détaillé des heures de vol des six (06) derniers mois précédant la demande ou une attestation de l'employeur attestant de la pratique du postulant ou le livret pour un Technicien /mécanicien de maintenance ; et
 - (vii) toute autre mesure jugée nécessaire par l'ANAC.
- (b) L'ANAC vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence étrangère, avant de convertir ladite licence.
- (c) Les dossiers incomplets ou présentés sur la base de titres aéronautiques temporaires dont l'authenticité n'est pas établie, ne sont pas recevables.

4.11 AUTORISATION AFIS

4.11.1 CONDITION

Tout candidat à l'obtention d'une autorisation AFIS doit :

- (a) être âgé d'au moins 21 ans ;
- (b) avoir suivi avec succès une formation théorique et pratique initiale et locale et satisfait aux évaluations correspondantes.

Les programmes et le contenu de la formation théorique et pratique des formations initiale et locale sont fixés par l'ANAC.

4.11.2 PRIVILEGES DE L'AUTORISATION AFIS

- (a) L'autorisation AFIS permet à son titulaire de rendre le service d'information de vol et d'alerte sur un autre aéroport déterminé.
- (b) La demande de délivrance de l'autorisation AFIS est déposée auprès de l'ANAC.

4.11.3 VALIDITE DE L'AUTORISATION AFIS

La qualification AFIS a une durée de validité de 2 ans renouvelables. Elle est renouvelée pour une même durée si le titulaire satisfait aux conditions de renouvellement fixées par l'ANAC.

4.12 RETRAIT DES LICENCES ET DES AGREMENTS

L'ANAC prend des mesures quand il existe des preuves suffisantes à l'encontre de :

- un membre d'équipage de conduite ;
- un technicien de maintenance ;
- un médecin examinateur agréé et ;
- un organisme de formation agréé

qui ne se sont pas acquittés de leurs fonctions conformément aux procédures prescrites et aux privilèges qui leur sont accordés.

5. CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

5.1 GENERALITES

- (a) Les licences du personnel délivrées par l'ANAC en application du présent arrêté auront l'une des caractéristiques indiquées ci-après dans le présent chapitre :
 - (i) licences délivrées sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;
 - (ii) licences délivrées par voie électronique, lisibles sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.

Les téléphones portables, les tablettes ou d'autres appareils portables sont des exemples d'appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.

- (b) L'ANAC fera en sorte que les autres États puissent vérifier facilement les privilèges de la licence et la validité des qualifications.

5.2 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DELIVREES SUR PAPIER DE PREMIERE QUALITE OU SUR TOUTE AUTRE MATIERE APPROPRIEE, COMME LES CARTES PLASTIFIEES

5.2.1 CONTENU

La licence délivrée sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées, comportera les éléments suivants :

- I) Nom de l'État (en caractères gras)
- II) Désignation de la licence (en caractères très gras)
- III) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée
- IV) Nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères
- IVa) Date de naissance
- V) Adresse du titulaire
- VI) Nationalité du titulaire
- VII) Signature du titulaire

- VIII) Service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence
- X) Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance
- XI) Cachet ou sceau du service délivrant la licence
- XII) Qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc.
- XII)) Observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, y compris annotation relative aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago
- XIV) Tous autres détails jugés utiles par l'ANAC.

5.2.2 MATIERE

Les licences seront en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées, sur lesquels les rubriques mentionnées au paragraphe 5.2.1 ressortiront clairement.

5.2.3 LANGUE

Les licences établies dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais des rubriques I, II, VI, IX, XII, XIII et XIV. Lorsqu'elles sont établies dans une autre langue que l'anglais, les autorisations émises conformément au paragraphe 1.2.4 (a) doivent contenir une traduction en anglais du nom de l'ANAC, de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation qui peut être établie.

5.2.4 DISPOSITION DES RUBRIQUES

Les rubriques des licences sont uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au paragraphe 5.2.1, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

5.2.5 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DU PERSONNEL DELIVRE PAR VOIE ELECTRONIQUE

- (a) Les licences du personnel délivrées par voie électronique doivent être conformes aux spécifications de la présente section.
- (b) Les informations des licences doivent reproduire les informations contenues dans les dossiers électroniques du service de délivrance des licences et doivent présenter dans un formulaire commun conforme à celui de la figure 1.
- (c) La licence doit porter la signature numérique de l'agent du service de délivrance des licences qui octroie la licence, ainsi que la date et l'heure de la délivrance la plus récente.
- (d) Les signatures numériques apposées sur les licences doivent être conformes aux normes internationales reconnues et doivent avoir un niveau de sécurité approprié.

5.2.6 SUPPORT (MATIERE)

- (a) Le contenu des licences doit être lisible sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.
- (b) L'image de la licence affichée doit présenter des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de distinguer la licence d'une image statique.

5.2.7 LANGUE

La licence doit comprendre l'acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte permettant d'afficher électroniquement la licence en anglais en conformité avec le Formulaire commun de la figure 1.

5.2.8 DISPOSITION DES RUBRIQUES

La licence doit être présentée de manière à reproduire le libellé et la disposition des rubriques, en anglais, du Formulaire commun figurant à l'appendice 4.

5.2.9 VERIFICATION EN LIGNE ET HORS LIGNE

- (a) L'authenticité et la validité de la licence peuvent être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.
- (b) L'authenticité et la validité de la licence peuvent être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'impose pas une charge excessive à l'ANAC.

5.2.10 ATTESTATIONS MEDICALES

La licence doit comprendre, le cas échéant, l'attestation médicale en cours de validité avec mention de la classe, de la date d'expiration et de toute restriction médicale que le service de délivrance des licences juge pertinente.

5.2.11 AUTRES INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Lorsque des informations complémentaires sont ajoutées à la licence, elles doivent être aussi intégrées à la section « Additional Supplementary Information » (autres informations complémentaires) du formulaire commun de la figure 1.

6. CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

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.*

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.

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 (CCA) ;
 - (ii) les licences de technicien de maintenance d'aéronefs (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 1.2.6, 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 1.2.6, 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 1.2.7, paragraphe (d).

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.

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.

6.1.5 CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE (CMAC)

- (a) Un conseil médical est établi pour statuer sur des cas relatifs aux MEA, aux CEMA et au personnel aéronautique. Le Conseil médical de l'aéronautique civile peut être saisi d'un recours administratif par le personnel aéronautique ou son employeur à l'encontre des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs agréés.
- (b) Le CMAC est chargé :
 - de se prononcer sur le caractère définitif des inaptitudes médicales déclarées, à l'égard du personnel aéronautique, par les CEMA nationaux ou un MEA exerçant à titre privé ;
 - de soumettre au Directeur Général de l'ANAC des propositions concernant les décisions en matière de reconnaissance d'incapacité temporaire ou permanente de travail consécutive à un accident aérien survenu en service ou une maladie imputable au service aérien ;
 - de se prononcer sur les actes délivrés par les MEA et les CEMA ainsi que sur les infractions commises par les MEA et les CEMA ;
 - d'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile le personnel aéronautique ;
 - de recevoir et d'examiner :
 - les appels interjetés par les postulants à une attestation médicale du personnel aéronautique déclaré médicalement inapte par un CEMA national ou un MEA exerçant à titre privé ;
 - les appels interjetés par les employeurs qui contestent les décisions prononcées par un CEMA

ou un MEA exerçant à titre privé.

6.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MÉDICALES

6.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions de la section 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.

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.

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.

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.

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.

6.3 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 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.

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 1.2.7, paragraphe (d).
- (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 6.1 et 6.2.

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 ses 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 conforme 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.

1.1.1 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 tenu 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 disqualifiant.

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.*
 - 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 effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

6.4 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 2

6.4.1 OBJET

- (a) L'objet du présent sous chapitre est de définir les normes d'aptitude physique et mentale exigées pour toutes les attestations médicales.

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 1.2.7, 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 6.1 et 6.2.

1.1.2 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.
Le trait drépanocytaire et les autres traits hémoglobinopathiques ne sont généralement pas considérés comme un motif d'inaptitude.
- (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.

- (i) 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 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.

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 disqualifiant.

1.1.3 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).

6.5 ATTESTATIONS MÉDICALES DE CLASSE 3

6.5.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions de la section 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.

6.5.2 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT 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 1.2.7, 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 6.1 et 6.2.*

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 susceptible 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) 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.

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 disqualifiant.

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.

6.6 MEDECIN EVALUATEUR

- (a) L'ANAC dispose en son sein, d'un médecin évaluateur diplômé et expérimenté dans l'exercice de la médecine aéronautique.
- (b) Secret médical

Le secret médical et la confidentialité des données médicales doivent être respectés. L'ANAC fera en sorte que toutes les informations médicales, orales, écrites ou informatiques, concernant le personnel aéronautique soient disponibles au médecin évaluateur en vue de statuer sur une aptitude médicale.

- (c) Base de données

Le médecin évaluateur est responsable de la tenue et de la mise à jour d'une base de données relative aux aptitudes médicales du personnel aéronautique auquel une licence a été délivrée.

6.7 CENTRE D'EXPERTISE DE MEDECINE AERONAUTIQUE (CEMA)

- (a) Toute structure médicale basée en République du Congo qui envisage d'expertiser le personnel aéronautique doit soumettre à l'ANAC une demande d'agrément en vue de sa certification.
- (b) La certification d'un CEMA dépend de sa capacité à démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'appendice 6.7 du présent règlement.
- (c) Validation ou acceptation d'agrément de CEMA basé hors de la République du Congo

L'ANAC peut procéder à une validation ou à une acceptation d'un agrément de CEMA étranger, pour expertiser le personnel titulaire de licence ou qualification congolaise ou postulant à une licence ou qualification congolaise. Ce CEMA doit avoir été certifié selon une réglementation au moins conforme aux exigences du présent règlement.

6.8 MEDECINS EXAMINATEURS AGREES (M.E.A)

- (a) Agrément :

Un agrément est délivré à un médecin pour exercer les privilèges d'un MEA :

- au sein d'un CEMA ; ou
- à titre privé.

Le processus de certification des MEA est décrit à l'appendice 6.7 du présent règlement.

- (b) Nombre et emplacement de médecins examinateurs

L'ANAC détermine le nombre et l'emplacement des MEA nécessaires, en tenant compte du nombre et de la répartition géographique du personnel aéronautique.

- (c) Accès à l'information médicale

Le MEA peut avoir accès à toute information médicale aéronautique antérieure détenue par le médecin évaluateur et relative à des examens similaires à ceux qu'il doit réaliser.

- (d) Durée, prorogation et renouvellement de l'agrément

(1) Un MEA est agréé pour une période de trois (03) ans.

(2) Pour proroger son agrément, le MEA doit effectuer :

- au moins trois (03) évaluations médicales aéronautiques dans les six derniers mois précédant l'expiration de son agrément ou une séance de standardisation avec le Médecin Évaluateur de l'ANAC;
- au moins un (01) stage, une réunion, un séminaire ou un atelier de médecine aéronautique organisé par une structure aéronautique au cours de la validité de l'agrément ; et
- une familiarisation pour comprendre l'environnement de travail d'au moins une (01) catégorie de classe médicale du personnel aéronautique.

(3) Pour le renouvellement de son agrément, le MEA devra effectuer :

- une séance de standardisation avec le médecin évaluateur de l'ANAC ;
- deux expertises médicales sous supervision d'un MEA ou le médecin évaluateur ;
- une familiarisation pour comprendre l'environnement de travail d'au moins une (01) catégorie de classe médicale du personnel aéronautique.

6.9 EXAMENS MEDICAUX

L'examen initial pour la délivrance d'une attestation médicale de Classe 1, doit être effectué par un centre d'expertise médicale aéronautique (C.E.M.A) agréé.

Les examens de prorogation et de renouvellement ou révisionnel de la Classe 1 doivent être effectués par un C.E.M.A. ou un médecin examinateur (M.E.A) habilité

L'examen initial pour la délivrance d'une attestation médicale de Classe 2 ou 3, et les examens de prorogation et de renouvellement ou révisionnel de ce certificat doivent être effectués par un C.E.M.A. ou un médecin examinateur (M.E.A) habilité.

Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale devra fournir au médecin examinateur une déclaration, dont il attestera l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il sera averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible.

- (a) Rapport d'examen

À l'issue de l'examen médical, le médecin-chef du CEMA ou le MEA exerçant à titre privé doit soumettre au

médecin évaluateur, au plus tard cinq (05) jours ouvrables, un rapport complet signé pour tout examen de Classes 1, 2 et 3.

(b) Exigences périodiques

Les investigations particulières à effectuer lors de l'examen initial, de prorogation ou de renouvellement, sont fixées dans les paragraphes 6.2 à 6.5 du présent chapitre.

6.10 CERTIFICATS MEDICAUX

(a) Contenu du certificat

Le certificat médical contient les informations suivantes :

- (1) Numéro de licence du détenteur ;
- (2) Classe (1, 2 ou 3) ;
- (3) Nom et prénoms du détenteur ;
- (4) Date et lieu de naissance ;
- (5) Nationalité ;
- (6) Limitations, conditions ou dérogations ;
- (7) Nom, numéro d'agrément et signature du MEA ;
- (8) Cachet du CEMA ou du MEA exerçant à titre privé ;
- (9) Date de l'examen ;
- (10) Date de fin de validité du certificat ;
- (11) Signature du détenteur du certificat.

(b) Utilisation des attestations médicales :

- (1) Une attestation médicale doit être remise à la personne examinée, éventuellement en double exemplaire, à la fin de l'examen.
- (2) Tout candidat qui est déclaré inapte par un CEMA ou un MEA (exerçant à titre privé) peut soumettre une requête à l'ANAC en vue d'un réexamen de son cas. Ce candidat dispose d'un délai maximal de trente (30) jours après réception de son inaptitude pour faire appel.
- (3) Le détenteur d'un certificat médical doit le présenter au CEMA ou au MEA (exerçant à titre privé) lors de son renouvellement ou de sa prorogation.

(c) Annotation des certificats médicaux :

- (1) Lorsqu'une dérogation a été accordée à un postulant, celle-ci doit être portée sur le certificat médical, en complément de toutes conditions éventuellement exigées.
- (2) Lorsqu'un certificat médical d'aptitude a été délivré par un CEMA ou un MEA (exerçant à titre privé), l'ANAC sur avis du médecin évaluateur peut, dans un délai de (60) soixante jours depuis la date de délivrance du certificat et pour des raisons dûment justifiées et notifiées au personnel aéronautique et au CEMA ou au MEA (exerçant à titre privé), limiter ou suspendre cette aptitude.

(d) Déclaration d'inaptitude :

- (1) Tout candidat ayant fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude, doit en être informé par écrit.
- (2) Cette inaptitude doit être notifiée à l'ANAC dans un délai de trois (03) jours ouvrables.

6.11 DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

(a) Durée de validité

Un certificat médical est valide à compter de sa date de délivrance conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.7:

(b) Prorogation

Si le nouvel examen médical a lieu au cours des 45 jours précédant la date d'expiration déterminée conformément au paragraphe (a) ci-dessus, la durée de validité du nouveau certificats 'étend de la date d'expiration du certificat médical précédent à la date déterminée au paragraphe 1.2.7 selon le cas.

(c) Renouvellement

Si l'examen médical n'a pas lieu dans le délai de 45 jours mentionné en (b) ci-dessus, la date d'expiration du certificat médical sera calculée, selon les modalités indiquées dans le paragraphe (a) ci-dessus en partant de la date du nouvel examen médical général de renouvellement.

(d) Critères liés à la prorogation ou au renouvellement

Les critères à satisfaire pour la prorogation ou le renouvellement des certificats médicaux sont les mêmes que ceux qui sont requis pour la délivrance du certificat initial, sauf mention contraire.

(e) Réduction de la durée de validité

La durée de validité d'un certificat médical peut être réduite par un CEMA ou un MEA si la situation clinique l'exige.

(f) Examen supplémentaire

Si l'Autorité estime qu'un doute raisonnable existe quant à l'aptitude du titulaire d'un certificat médical, le médecin évaluateur peut notifier au personnel aéronautique concerné de se soumettre à des examens et analyses supplémentaires. Les résultats de ces examens et analyses sont portés à la connaissance du médecin évaluateur. En cas de refus de se soumettre aux examens et analyses supplémentaires demandés par le médecin évaluateur, ce dernier peut suspendre la validité du certificat médical.

6.12 DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

(a) Renseignements à fournir

Le postulant ou le détenteur d'un certificat médical doit produire une pièce d'identité et remettre au CEMA ou au MEA une déclaration signée indiquant ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires.

Le candidat indiquera également dans cette déclaration s'il a déjà subi un tel examen et, si c'est le cas, quels en ont été les résultats. Le candidat doit être informé de la nécessité de fournir, pour autant qu'il en ait connaissance, des informations complète et précises.

APPENDICES

APPENDICE 1.1.2 : CONDITIONS MINIMALES DE VALIDATION DES LICENCES DE PILOTE DELIVREES PAR UN ETAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

1. Sauf dispositions contraires, les conditions minimales pour la validation des licences délivrées par un autre État membre de l'OACI sont définies ci-dessous :

Licence de pilote utilisée en transport aérien commercial ou autre activité professionnelle ;

2. Une licence de pilote délivrée conformément à l'Annexe 1 de l'OACI peut être validée par l'ANAC pour effectuer des vols (y compris des vols d'instruction) en République du Congo. Pour obtenir la validation de telles licences, le titulaire doit :

- (a) remplir au titre d'un contrôle d'aptitude, les conditions de revalidation de la qualification de classe ou de type définies au paragraphe 2.1 afférentes aux privilèges de la licence détenue.
- (b) démontrer à la satisfaction de l'ANAC une connaissance des parties pertinentes du Règlement Aéronautique relatif à l'Exploitation technique des aéronefs, Partie 01 et du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel.
- (c) démontrer une connaissance de l'anglais.
- (d) détenir un certificat médical classe 1.
- (e) remplir toute autre condition supplémentaire publiée estimée nécessaire.
- (f) se conformer aux conditions d'expérience définies à la colonne 2 du tableau suivant en relation avec les conditions de validation définies à la colonne 3.

Licence détenue	Expérience (nombre total d'heures de vol)	Conditions de validation	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> à 1500 heures en tant que CDB sur avions multipilotes	CDB sur avions multi pilote en transport aérien commercial.	(a)
ATPL(A) ou CPL(A) / IR (*)	> à 1500 heures en tant que CDB ou copilote sur avions multi pilote selon les besoins opérationnels.	Copilote sur avions monopilote en transport aérien commercial conformément au Règlement Aéronautique relatif à la Certification des exploitants aériens Part OPS1	(b)
CPL(A)/IR	> à 1000 heures en tant que CDB dans le transport aérien commercial depuis l'obtention de la qualification de vol aux instruments.	CDB sur avions monopilote en transport aérien commercial.	(c)
CPL(A)/IR	> à 1000 heures en tant que CDB ou copilote sur avions monopilote selon les besoins opérationnels.	Copilote sur avionmonopilote en transport aérien commercial conformément au Règlement Aéronautique relatif à la Certification des exploitants aériens Part OPS1	(d)
CPL(A)	> à 700 heures sur avion autres que les moto-planeurs (TMG), comprenant 200 heures de pratique des activités pour lesquelles la validation est demandée, dont 50 heures accomplies dans les douze derniers mois.	Activités sur avions autres que le transport aérien commercial.	(e)
Qualifications d'instructeurs	> à 1000 heures sur avions autres que les TMGs, dont 50 heures accomplies dans les douze derniers mois.	3 ans d'expérience dans les fonctions d'instructeur	(f)

(*) Les titulaires d'un CPL (A) IR sur avions multipilotes doivent démontrer le niveau de connaissance ATPL(A) OACI avant la validation.

Licences de pilote privé assorties d'une qualification de vol aux instruments IFR.

2. Une licence de pilote privé assortie d'une qualification de vol aux instruments délivrée conformément à l'Annexe 1 de l'OACI par un Etat membre de l'OACI peut être validée par l'ANAC pour effectuer des vols, sur des aéronefs immatriculés au registre national. Pour obtenir la validation de telles licences, le titulaire doit remplir les conditions suivantes :

- a) remplir, par une épreuve pratique d'aptitude, les conditions de revalidation d'une qualification de type ou de classe et d'une qualification de vol aux instruments,
- b) démontrer à la satisfaction de l'ANAC qu'une connaissance des matières «réglementation» et «planification et suivi du vol» et «performance IR».

Ces examens peuvent être effectués dans des Etats étrangers membres de l'OACI et sous réserve de l'approbation du programme l'ANAC.

- c) démontrer une connaissance de l'anglais
- d) détenir un certificat médical OACI de Classe 2 en état de validité ;
- e) détenir les privilèges relatifs à la radiotéléphonie (R/T) acceptables pour l'ANAC ;
- f) remplir les conditions d'expérience indiquées dans la colonne (2) du tableau suivant :

Licence / Qualification détenue	Expérience (Nombre total d'heures de vol)
(1)	(2)
PPL / IR	> 100 heures de vol aux instruments en tant que pilote commandant de bord

Licences de pilote privé VFR

3. Une licence de pilote privé sans qualification de vol aux instruments délivrée conformément à l'Annexe 1 de l'OACI par un Etat membre de l'OACI peut être validée par l'ANAC pour effectuer des vols ; y compris des vols d'instruction, sur des aéronefs immatriculés au registre Congolais. Pour obtenir la validation d'une telle licence, le titulaire doit remplir les conditions suivantes :

- a) détenir les privilèges relatifs à la radiotéléphonie (R/T) acceptables par l'Autorité ;
- b) remplir les conditions d'expérience indiquées dans la colonne (2) du tableau suivant :

Licence / qualifications détenues	Expérience (Nombre total d'heures de vol)
(1)	(2)
PPL / VFR	> 50 heures en tant que pilote commandant de bord
Qualifications d'instructeurs	150 heures d'instruction sur avions dont 50 heures accomplies dans les douze derniers mois.

APPENDICE 1.2.4 : ANNOTATION POUR LES LICENCES VALIDEES AUTOMATIQUEMENT

(Réservé)

APPENDICE 1.2.10 A : COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL

1. Le présent appendice décrit les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une licence CPL et d'une licence ATPL, avec et sans qualification IR.
2. Un candidat qui souhaite changer d'OFA pendant un cours de formation doit solliciter auprès de l'autorité compétente une évaluation formelle des heures additionnelles d'entraînement nécessaires.

A. Cours intégré ATP – avions**Généralités**

1. L'objectif du cours intégré ATP(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des avions multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.
2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

- (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A) ;
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments et
- (c) une formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(A) comprend au moins 750 heures d'instruction.
7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une licence ATPL(A).

Formation en vol

9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats doivent au moins accomplir :

- (a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
- (b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant qu'aspirant commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;
- (c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
- (d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;
- (e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins :

- (1) 20 heures en tant que SPIC ;
- (2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé ;

- (3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum :
- (i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou
 - (ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un avion multimoteur.

B. Cours modulaire ATP – avions

1. Les candidats à une licence ATPL(A) qui ont effectué leur instruction théorique dans un cours modulaire doivent :

- (a) être titulaires d'au moins une licence PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et
- (b) avoir à leur actif au minimum les heures de formation théorique suivantes :
 - (1) dans le cas de candidats titulaires d'une licence PPL(A): 650 heures;
 - (2) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A): 400 heures;
 - (3) dans le cas de candidats titulaires d'une qualification IR(A): 500 heures;
 - (4) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A) et d'une IR(A): 250 heures.

La formation théorique doit être terminée avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

C. Cours intégré CPL/IR – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) et IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des avions monopilotes monomoteurs ou multimoteurs qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :

- (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et l'IR ;
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(A) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 180 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 40 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

- (a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 40 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
- (b) 70 heures de vol en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments qui peut être accompli en tant que PIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;
- (c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
- (d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;
- (e) 100 heures de temps aux instruments comprenant au moins ;
 - (1) 20 heures en tant que SPIC ; et
 - (2) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum :
 - (i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou
 - (ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être accompli dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

- (f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examens pratiques

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) et celui pour la qualification IR soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

D. Cours intégré CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

- (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) comprend au moins 350 heures d'instruction.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 150 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 150 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

- (a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
- (b) 70 heures en tant que PIC ;
- (c) 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
- (d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;
- (e) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.
Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;
- (f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

E. Cours modulaire CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(A) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(A) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(A), un candidat doit être titulaire d'une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant d'entamer la formation en vol, le candidat doit :

- (a) avoir à son actif 150 heures de vol ;
- (b) avoir satisfait aux pré requis pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour les avions multimoteurs conformément à la sous-partie H, si un avion multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. L'instruction théorique peut être dispensée par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :

- (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR doivent suivre au moins 25 heures d'instruction au vol en double commande, dont 10 heures d'instruction aux instruments. Un maximum de 5 heures sur ces 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, un FTD 2 ou un FFS.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide recevront les crédits à concurrence de 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande, auquel cas au moins 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande seront effectuées dans un avion.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.

10. (a) Les candidats titulaires d'une qualification IR valide reçoivent au moins 15 heures d'instruction au vol à vue en double commande.

(b) Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur avion suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluent au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

11. Au moins 5 heures de l'instruction au vol doivent être effectués dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Expérience.

12. Le candidat à une CPL(A) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol, comprenant au moins :

(a) 100 heures en tant que PIC, dont 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, comportant 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ ;

(b) 5 heures de vol devront être effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande comportant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo et

(c) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;

(d) 6 heures de vol doivent être accomplies dans un avion multimoteur ;

(e) des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 200 heures de vol, dans les cas suivants :

(i) 30 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(H), ou

(ii) 100 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(H), ou

(iii) 30 heures sur TMG ou planeurs ; ou

(iv) 30 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(v) 60 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

13. À l'issue de la formation en vol correspondante et s'il satisfait aux exigences pertinentes en matière d'expérience, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur.

F. Cours intégré ATP/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des hélicoptères multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en

un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50% de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

- (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

- (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) et l'IR ;
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments et
- (c) une formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H)/IR comprend au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 195 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :

(a) 140 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(1) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

- (i) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
- (ii) 25 heures dans un FTD 2/3, ou
- (iii) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
- (iv) 20 heures dans un avion ou un TMG ;

(b) 50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

- (i) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou
- (ii) 10 heures dans au moins un FNPT II/III d'hélicoptère ou dans un avion ;

(c) 15 heures de MCC, pour lesquelles un FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3(MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère; 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo seront effectuées ; 50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(e) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :

- (i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

- (ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR. Il devra satisfaire aux exigences pour la formation au MCC.

G. Cours intégré ATP – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en tant que copilotes des hélicoptères multimoteurs multipilotes limité à des privilèges VFR, qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50% de l'expérience pertinente est comptabilisé comme crédit, à concurrence de :

- (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

- (a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H);
- (b) 1 formation au vol à vue et aux instruments de base et
- (c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H) comprend au moins 650 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 20 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H).

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 150 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 150 heures, les candidats doivent au moins accomplir :

- (a) 95 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
 - (i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure ;
 - (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
 - (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
 - (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
 - (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;
 - (ii) 10 heures d'instruction aux instruments de base, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion ;
 - (iii) 10 heures de MCC pour lesquelles un hélicoptère : FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3 (MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat doit présenter l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et satisfaire aux exigences du MCC.

H. Cours modulaire ATP – hélicoptères

1. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes en 18 mois :

(a) dans le cas des candidats titulaires d'au moins une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago : 550 heures ;

(b) dans le cas des candidats titulaires d'une CPL(H) : 300 heures.

2. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes :

(a) dans le cas de candidats titulaires d'une PPL(H) : 650 heures ;

(b) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H) : 400 heures ;

(c) dans le cas de candidats titulaires d'une IR(H) : 500 heures ;

(d) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H) et d'une IR(H) : 250 heures.

I. Cours intégré CPL/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des hélicoptères monopilotes multimoteurs, et obtenir la CPL(H)/IR pour hélicoptères multimoteurs.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

(a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(H) et de l'IR, ainsi que pour la qualification initiale de type d'hélicoptère multimoteur et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en

vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 180 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 125 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure ;

- (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
- (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
- (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
- (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;

(ii) 50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

- (1) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou
- (2) 10 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies ;

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande ;

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant ;

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL (H) soit sur un hélicoptère monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

J. Cours intégré CPL – hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

- (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande,

si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

- (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé comprend au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 135 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 135 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 85 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) jusqu'à 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

- (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
- (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
- (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
- (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;

(ii) jusqu'à 10 heures peuvent être de l'instruction au vol aux instruments, et peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 50 heures en tant que PIC, dont 35 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande.

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un hélicoptère.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

K. Cours modulaire CPL – hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(H) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(H) pour qu'elles atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(H), un candidat doit être titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant de commencer la formation en vol le candidat doit :

- (a) avoir accompli 155 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne ;
- (b) s'être conformé aux paragraphes 2.1.5.1 et 2.1.5.5.10 si un hélicoptère multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :

- (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé compte au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

Formation en vol

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 30 heures d'instruction au vol en double commande :

- (a) 20 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3 ou un FNPT II/III d'hélicoptère et
- (b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) devront accomplir dans un hélicoptère au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande.

10. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur hélicoptères doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures peuvent inclure au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience

11. Le candidat à une CPL(H) doit avoir à son actif au moins 185 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

- (a) 20 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une PPL(A), ou
- (b) 50 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une CPL(A), ou
- (c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou
- (d) 20 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou
- (e) 50 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

12. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

L. Cours intégré CPL/IR – Dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des dirigeables et obtenir la CPL(As)/IR.
2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficie de crédits à concurrence de :
 - (a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
 - (b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.
4. Le cours doit inclure :
 - (a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et de l'IR, ainsi que la qualification initiale de type de dirigeable et
 - (b) une formation au vol à vue et aux instruments.
5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.
Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(As) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 80 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 80 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

- (a) 60 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
 - (i) 30 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure ;
 - (1) 12 heures dans un FFS de dirigeable, ou
 - (2) 10 heures dans un FTD de dirigeable, ou
 - (3) 8 heures dans un FNPT II/III de dirigeable, ou
 - (4) 8 heures dans un avion, un hélicoptère ou un TMG ;
 - (ii) 30 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :
 - (1) jusqu'à 12 heures dans un FFS ou FTD ou FNPT II/III de dirigeable, ou
 - (2) 6 heures dans au moins un FTD 1 ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

Si le dirigeable utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à 8 heures ;

- (b) 20 heures en tant que PIC, dont 5 heures peuvent être effectuées en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo doivent être accomplies ;
- (c) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur l'aérodrome de destination ;
- (d) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;
- (e) 30 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :
 - (i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et
 - (ii) 20 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un dirigeable multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As), soit sur un dirigeable monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un dirigeable multimoteur certifié IFR.

M. Cours intégré CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficiera de crédits à concurrence de :

- (a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.

4. Le cours devra inclure :

- (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As) agréé comprendra au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 50 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 50 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

- (a) 30 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
- (b) 20 heures en tant que PIC ;
- (c) 5 heures de temps de vol en campagne en double commande ;
- (d) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur l'aérodrome de destination ;
- (e) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;
- (f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un dirigeable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As).

N. Cours modulaire CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(As) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(As) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Avant de débiter un cours modulaire CPL(As), un candidat doit :

- (a) être titulaire d'une PPL(As) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et
- (b) avoir accompli 200 heures de vol en tant que pilote sur dirigeables, dont 100 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

4. Le cours doit inclure :

- (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

5. Un cours théorique CPL(As) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

6. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

7. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 20 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

- (a) 10 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3, voire un FNPT II/III de dirigeable et
- (b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FTD I ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

8. Les candidats titulaires d'une qualification IR(As) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR valide dans une autre catégorie d'aéronef devront effectuer au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande dans un dirigeable.

9. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur dirigeables doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience

10. Le candidat à une CPL(As) doit avoir à son actif au moins 250 heures de vol en dirigeables, dont 125 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet est effectué sur l'aérodrome de destination. Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

- (a) 30 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), ou
- (b) 60 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(A) ou CPL(H) respectivement, ou
- (c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou
- (d) 10 heures en ballons.

Examen pratique

11. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique de la CPL(As).

APPENDICE 1.2.10 B : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL**A. Généralités**

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui est utilisé pour l'examen pratique.
2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.
3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Conduite de l'examen

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur de vol (FE), le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.
5. Il incombe au FE de décider si une manœuvre ou une procédure peut être réitérée une fois par le candidat. Le FE peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.
6. Un candidat doit piloter l'aéronef dans une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.
7. Le candidat doit indiquer au FE les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications doivent être effectuées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.
8. Le FE ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

B. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Avions

1. L'avion employé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux avions de formation et sera certifié pour le transport d'au moins 4 personnes. Il doit être en outre doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.
2. La route à suivre pendant le vol est déterminée par le FE et la destination doit être un aéroport contrôlé. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 90 minutes.
3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
 - (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
 - (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
 - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
 - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et ;
 - (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ;ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes

et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds

Avec panne moteur simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage $\pm 5^\circ$

Cap

Vol normal $\pm 10^\circ$

Avec panne moteur simulée $\pm 15^\circ$

Vitesse

Décollage et approche ± 5 nœuds

Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 2, points c) et e), iv), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS.

L'utilisation des listes de vérification de l'avion, du sens de l'air, de la maîtrise de l'avion par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPERATION PREVOL ET DEPART	
A	Prévol, y compris : Préparation du plan de vol, documentation, devis de masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS
B	Inspections et entretien courant de l'avion
C	Roulage et décollage
D	Considérations de performance et compensateur
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours)
G	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste Liaison ATC- conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 2 – CONDITIONS GENERALES E VOL	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours
B	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet
C	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à 45° .
D	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.
E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10° - 30° ; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10° - 30° ; récupération d'assiettes inhabituelles ; avec instruments inopérants sur la planche de bord
F	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 3 – PROCEDURES EN ROUTE	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC-conformité, procédures radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux
SECTION 4 – PROCEDURES D'APPROCH ET D'ATTERISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur
D	Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche e atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.

H	Action après vol.
SECTION 5 – PROCEDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz en vol asymétrique
C	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.
D	Coupure et redémarrage du moteur
E	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
F	Comme déterminé par le FE-tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique ; (ii) utilisation du système de pressurisation ; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.
G	Questions orales

C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — hélicoptères

1. L'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux hélicoptères destinés à la formation.

2. La zone de vol et la route à suivre pendant le vol sont déterminées par le FE et toutes les opérations accomplies à basse altitude et en vol stationnaire sont accomplies sur un aérodrome/site agréé. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols est d'au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites utilisation ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds

Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage $\pm 10^\circ$

Cap

Vol normal $\pm 10^\circ$

Urgence majeure simulée $\pm 15^\circ$

Vitesse

Décollage et approche avec plusieurs moteurs ± 5 nœuds

Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Dérive sol

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage Pas de mouvement latéral ou vers l'arrière.

Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 4 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS d'hélicoptère. L'utilisation des listes de vérification de l'hélicoptère, du sens de l'air, de la maîtrise de l'hélicoptère par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – VERIFICATIONS ET PROCEDURES PREVOL/APRES-VOL	
a	Connaissance de l'hélicoptère (p.ex ; compte rendu matériel, carburant, masse et centrage, performances), préparation du plan de vol, documentation, NOTAMS, météo
b	Inspection/action prévol, emplacement et fonctions des éléments.
c	Inspection du poste de pilotage, procédure de mise en route
d	Vérifications des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences.
e	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, conformité de la liaison
f	Stationnement, arrêt et procédure après-vol
SECTION 2– MANOEUVRE EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCE ET ZONES EXIGUËS	
a	Décollage et atterrissage
b	Roulage, translation
c	Vol stationnaire avec vent de face/de travers /arrière.
d	Virages en vol stationnaire, à 360° vers la gauche et la droite (Virages sur place)
e	Translation vers l'avant, latéral et vers l'arrière en vol stationnaire.
f	Simulation de panne moteur en vol stationnaire.
g	Transitions lentes et rapides.
h	Décollages et atterrissage sur terrains en dévers/sur hélisurfaces non aménagées.
i	Décollages (différents profils)
j	Décollage vent de travers, vent rabattant (si faisable).
k	Décollage à la masse maximale au décollage (réelle ou simulée)
l	Approche (différents profils)
m	Décollage et atterrissage à puissance limité
n	Autorisation (2 éléments à sélectionner par le FE parmi – de base, distance franchissable, à faible vitesse, et avec virages à 360°)
o	Atterrissage forcé avec reprise moteur.
p	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur.
q	Contrôles de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ.
SECTION 3 – NAVIGATION-PROCEDURES EN ROUTE	
a	Navigation et orientation à différent altitudes/hauteurs, utilisation de cartes.
b	Maintien de altitudes/hauteur, de la vitesse, du cap, observation de l'espace aérien, réglage de l'altimètre
c	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et rétablissement de la route correcte, surveillance des instruments.
d	Observation des conditions météorologiques, préparation d'un plan de déroutement.
e	Tenue d'axe, positionnement (NDB et/ou VOR), identification des installations.
f	Liaison ATC et respect des règlements, etc.
SECTION 4 – NAVIGATION-PROCEDURES EN ROUTE	
a	Vol horizontal, contrôle du cap, altitude/hauteur et vitesse.
b	Virages en palier de taux un sur des caps définis, 180° à 360° vers la gauche et vers la droite.
c	Montées et descentes, y compris des virages de taux 1 sur des caps spécifiques.
d	Récupération d'assiettes inhabituelles.
e	Virage avec inclinaison de 30°, en tournant jusqu'à 90°
SECTION 5 – PROCEDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE (SIMULATION QUAND APPROPRIE)	
Note (1) : lorsque l'examen est présenté sur un hélicoptère multimoteur, un exercice de panne moteur simulée comportant 1 approche et atterrissage sur un seul moteur sera inclus dans l'épreuve.	
Note (2) : le FE devra sélectionner rubriques parmi les suivantes :	
a	mauvais fonctionnement du moteur, y compris panne du régulateur, gel du carburateur/moteur, système de lubrification, selon le cas ;
b	mauvais fonctionnement du circuit de carburant ;
c	mauvais fonctionnement du circuit électrique ;
d	Mauvais fonctionnement du circuit hydraulique, y compris 1 approche et 1 atterrissage sans hydraulique, si applicable ;
e	Mauvais fonctionnement du rotor principal et/ou du système anti-couple (FFS ou discussion uniquement)
f	Exercices incendie, y compris la maîtrise de l'évacuation des fumées, si applicable ;

g	autres procédures inhabituelles et d'urgence telles que précisées dans le manuel de vol approprié, notamment pour les hélicoptères multimoteurs : panne moteur simulée au décollage : décollage interrompu au TDP ou avant celui-ci, ou atterrissage forcé de sécurité au DP mauvais fonctionnement du circuit de carburant DPATO ou avant celui-ci peu après le TDP ou le DPATO. Atterrissage avec panne moteur simulée : atterrissage ou remise des gaz suite à une panne moteur avant le LDP ou le DPBL, suite à une panne moteur après le LDP ou atterrissage forcé de sécurité après le DPBL
---	--

D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables

1. Le dirigeable utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux dirigeables destinés à la formation.
2. La zone à survoler et la route de vol sont choisies par le FE. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome, et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 60 minutes.
3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :
 - (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
 - (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
 - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
 - (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds

Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage $\pm 10^\circ$

Cap

Vol normal $\pm 10^\circ$

Urgence majeure simulée $\pm 15^\circ$

Contenu de l'examen

5. Les rubriques des sections 5 et 6 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS de dirigeable. L'utilisation des listes de vérification du dirigeable, du sens de l'air, de la maîtrise du dirigeable par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPERATIONS PREVOL ET DEPART	
A	Prévol, y compris : préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.
B	Inspections entretien courant du dirigeable.
C	Procédure de séparation du mât, manœuvres au sol et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur.
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).
G	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 2 – CONDITIONS GENERALES DE VOL	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, y compris le vomrectilig
B	Vol à l'altitude-pression.
C	Virages.
D	Descentes rapides et montées à grand angle

E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : (i) vol horizontal, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; (ii) virages en descente et en montée ; (iii) récupération d'assiettes inhabituelles ; (iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord.
F	Liaison ATC- conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3- PROCEDURES EN ROUTE	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieur, Considérations relatives à la distance franchissable/endurance.
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre, liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de détournement
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de détournement vers un aéroport de dégagement (vol à vue).
SECTION 4 – PROCEDURES D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur
D	Atterrissage normal
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement)
G	Atterrissage sans utilisation des volets
H	Action après-vol
SECTION 5 – PROCEDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendies
B	Mauvais fonctionnement des équipements
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Question orales
SECTION 6 – ELEMENTS SPECIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
C	Approche et atterrissage et arrêt complet avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
D	Mauvais fonctionnement du circuit de pression de l'enveloppe.
E	Liaison ATC-conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
F	Comme déterminé par le FE- tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) systèmes du dirigeable ; (ii) utilisation du système de pressurisation de l'enveloppe.
G	Question orales

APPENDICE 1.2.11 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

1. OBJET

Le présent appendice définit les conditions générales relatives aux spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique à toute personne physique ou morale devant recevoir une formation qui attrait aux spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques.

3. PROCÉDURE

3.1 GÉNÉRALITÉS

Les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques comprennent les descripteurs holistiques indiqués à la section 3.2 ci-dessous et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le Supplément joint ci-après. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques s'appliquent à l'emploi des expressions conventionnelles et à celui du langage clair.

(a) Pour satisfaire aux spécifications de la section 1.2.11, relatives aux compétences linguistiques, un candidat à une licence ou un titulaire d'une licence doit prouver, d'une manière jugée acceptable par l'Autorité, qu'il possède les compétences exigées par les descripteurs holistiques indiqués à la section 3.2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le sous-chapitre 4 ci-dessous.

3.2 DESCRIPTEURS HOLISTIQUES

(a) Les locuteurs compétents :

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

4.ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCESLINGUISTIQUES

4.1 NIVEAUX EXPERT, AVANCÉ ET FONCTIONNEL

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche	VOCABULAIRE	SAISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
Expert 6	qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple, pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels ; la compréhension est presque toujours bonne devant une Difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (parlers ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.
Fonctionnel 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que quelquefois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

4.2 NIVEAUX PRÉ FONCTIONNEL, ÉLÉMENTAIRE ET PRÉ ÉLÉMENTAIRE

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
	Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique	Les structures grammaticales et Phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche				
Les niveaux 4, 5 et 6 figurent à la page précédente.						
Pré fonctionnel 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent fréquemment à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
Élémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent habituellement à la facilité de compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés, très courts, avec des pauses fréquentes ; l'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.	La compréhension se limite à des expressions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Pré élémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau minimal de compétence linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux pré élémentaire, élémentaire et pré fonctionnel (1 à 3 respectivement) sont

tous inférieurs au niveau de compétence linguistique requis par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal requis. L'ensemble de l'échelle sert de référence pour la formation et l'évaluation des candidats et permet de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.

APPENDICE 1.2.12.A : CONDITIONS GÉNÉRALES DE FORMATION DES PILOTES

1. OBJET

Le présent appendice définit les conditions générales relatives aux licences et qualifications de pilotes.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique à toute personne physique ou morale devant recevoir une formation en vue de l'obtention d'une licence de pilote.

3. PROCÉDURE

- (a) Tout candidat doit recevoir une formation dans les domaines suivants pour satisfaire aux exigences générales en matière d'obtention de licence :
- (1) aérodynamique et météorologie en haute altitude ;
 - (2) respiration ;
 - (3) effets, symptômes, et causes d'hypoxie et tout autre malaise lié à la haute altitude ;
 - (4) durée de l'état de conscience sans apport d'oxygène ;
 - (5) effets d'un usage prolongé de l'oxygène ;
 - (6) causes et effets des gaz en expansion et de la formation de bulles ;
 - (7) mesures de prévention pour éliminer les gaz en expansion, la formation de bulles et les malaises en haute altitude ;
 - (8) phénomènes physiques et conséquences de la décompression ;
 - (9) tout autre aspect physiologique lié aux vols en haute altitude.

APPENDICE 1.2.12.B: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE.

A. Avions

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les avions monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas :

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :
Qualification de type multipilote (MP) valide ; Qualification de type d'avion complexe hautes performances ;	Une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP.
Qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote ;	Une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE* ;
Qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP ;	a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME* et c. une qualification de classe et de type SE* ;
Qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote ;	Une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME ;
Qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP ;	Une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME* ;
Qualification valide de classe SP SE ;	Une qualification de classe et de type SE ;
Qualification valide de type SP SE	Une qualification de classe et de type SE ;

* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat doit avoir accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en exploitation monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat doit avoir réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances pilotés par seule référence aux instruments en exploitation monopilote.

B. Hélicoptères

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les hélicoptères monomoteurs et les hélicoptères monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une:	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour:
Qualification valide de type hélicoptère multipilote (MPH);	Une qualification de type SE* et une qualification de type SP ME*;
Qualification valide de type SP ME, exploitée en monopilote ;	Une qualification de type SE, une qualification de type SP ME;
Qualification valide de type SP ME, limitée à l'exploitation MP.	Une qualification de type SE* et une qualification de type SP ME*.

*pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.

APPENDICE 1.3.2.A : PILOTES MILITAIRES OU ANCIENS PILOTES MILITAIRES DE TRANSPORT — RÈGLES GÉNÉRALES

1. OBJET

Le présent appendice définit les règles générales que doivent remplir les pilotes militaires ou anciens pilotes militaires pour l'obtention d'une licence ou qualification de pilote.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux militaires ou anciens militaires de transport désirant obtenir une licence ou qualification.

3. PROCÉDURE

(a) Conditions pour qu'un pilote militaire remplisse les exigences requises.

(b) *Pilotes militaires ayant volé de manière active dans les 12 derniers mois* — un Pilote militaire ayant volé de manière active dans les 12 derniers mois doit, avant de faire sa demande :

- (1) réussir à un examen sur les connaissances dans les domaines appropriés de ces règlements qui s'appliquent aux privilèges et limitations, au trafic aérien, aux opérations aériennes et aux règles relatives à la notification d'accident ;
- (2) présenter des documents qui sont en conformité avec les exigences de cette section pour au moins une qualification de catégorie d'aéronef ;
- (3) présenter des documents montrant que le candidat est ou était, durant les 12 derniers mois avant la demande :

- (i) un pilote militaire qualifié et volant de manière active au niveau de l'armée de l'air congolaise ; ou
- (ii) un pilote militaire qualifié de l'armée de l'air d'un État contractant de l'OACI, affecté au niveau de l'armée de l'air congolaise et qui détient, au moment de la demande, une licence de pilote délivrée par cet État contractant et autorisant au moins les privilèges de la licence de pilote recherchée.

(c) *Qualification de catégorie, de classe et de type aéronef* — l'Autorité peut délivrer à un pilote militaire qualifié ou à un ancien pilote militaire qualifié la qualification de catégorie, de classe, de type relative à une licence de pilote professionnel si le pilote présente des documents prouvant qu'il a de manière satisfaisante effectué :

- (1) un contrôle de pilote militaire et un contrôle de compétence sur les instruments, sur le type, la classe ou

- la catégorie de cet aéronef, en tant que pilote commandant de bord (CDB), durant les 12 mois précédant sa demande ;
- (2) au moins 10 heures en tant que pilote commandant de bord sur cette catégorie, cette classe ou ce type d'aéronef, selon le cas, durant les 12 mois précédant sa demande.
- (d) *Qualification aux instruments* — un pilote militaire ou un ancien pilote militaire peut être candidat à une qualification aux instruments sur un avion ou un hélicoptère à ajouter à sa licence de pilote professionnel si le pilote a, dans les 12 mois précédant sa demande :
- (1) réussi à un examen de compétence de vol aux instruments au niveau de l'armée de l'air congolaise sur la catégorie d'aéronef correspondant à la qualification recherchée ;
 - (2) reçu l'autorisation de l'armée de l'air pour conduire des vols en IFR dans cette catégorie et classe d'aéronef correspondant à la qualification recherchée.
- (e) *Qualification de type aéronef* — l'Autorité ne délivre une qualification de type que pour les types d'aéronef que l'Autorité a certifié pour les opérations civiles.
- (f) *Qualification de type aéronef mentionnée sur une licence de pilote de ligne* — l'Autorité peut délivrer à un pilote militaire ou à un ancien pilote militaire qualifié titulaire d'une licence de pilote de ligne une qualification de type aéronef à condition qu'il ait :
- (1) une qualification de catégorie et de classe pour ce type d'aéronef et pour le niveau de la licence de pilote de ligne ;
 - (2) réussi à un contrôle officiel de pilote militaire et de vol aux instruments sur ce type d'aéronef en tant que Pilote Commandant de Bord dans les 12 mois précédant sa demande.
- (g) *Preuves documentaires* — l'Autorité peut accepter les pièces suivantes comme preuves suffisantes de statut de pilote militaire :
- (1) une carte d'identité délivrée par l'armée de l'air congolaise ;
 - (2) un certificat de position militaire ;
 - (3) au moins une des pièces suivantes :
 - (i) une décision de l'armée de l'air et relative à son statut de pilote militaire ;
 - (ii) un carnet de vol ou un formulaire montrant son statut de pilote militaire ; ou
 - (iii) une décision montrant que le candidat est diplômé d'une école militaire et a reçu une qualification pour être pilote militaire ;
 - (4) un carnet de vol certifié ou un formulaire approprié de l'armée de l'air attestant des heures de vol effectuées sous les drapeaux ;
 - (5) une pièce officielle de l'armée de l'air le désignant comme pilote commandant de bord (6) une attestation prouvant qu'il a effectué de manière satisfaisante un examen de compétence dans les 12 mois précédents.

APPENDICE 1.3.2.B : CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES

1. QUALIFICATIONS DE CATEGORIE, DE CLASSE ET DE TYPE D'AERONEF

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire une licence de pilote professionnel (CPL) avec qualification de catégorie, de classe ou de type d'aéronef s'il présente la preuve :

- (a) qu'il a effectué avec succès un contrôle de compétences de vol et un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef, dans la qualification de classe ou de type, selon le cas, en tant que pilote au cours des 12 mois civils précédant sa candidature ;
- (b) et a au moins 10 heures de vol en tant que pilote sur cette catégorie d'aéronef, cette qualification de classe ou de type, selon le cas, au cours des 12 mois civils précédant sa candidature.

2. QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire peut demander qu'une qualification de vol aux instruments avion ou hélicoptère soit apposée sur sa licence de pilote professionnel si, dans les 12 mois précédant sa candidature :

- (a) il a effectué avec succès un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification de vol aux instruments est sollicitée ;

(b) il a obtenu l'autorisation des forces armées Congolaise d'effectuer des vols IFR dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification aux instruments est recherchée.

3. QUALIFICATIONS DE TYPE

L'ANAC ne délivre que des qualifications de type ou de classe pour les aéronefs certifiés pour des opérations civiles.

4. DOCUMENTS SERVANT D'ELEMENTS DE PREUVE

L'ANAC peut accepter les documents suivants comme preuve satisfaisante de statut de pilote militaire :

- (a) une pièce justificative de membre des forces armées Congolaise ;
- (b) un certificat de cessation d'activités ou d'autorisation délivré par les forces armées ;
- (c) au moins un des documents suivants :
 - (i) une pièce justificative du statut de pilote militaire ;
 - (ii) un formulaire ou un carnet de vol des forces armées indiquant le statut de pilote militaire ;
 - (iii) une attestation justifiant que le postulant est diplômé d'une école de l'aviation militaire et dispose d'une qualification de pilote militaire.
- (d) un carnet de vol ou document équivalent certifié par les forces armées prouvant le temps de vol sur des aéronefs militaires en tant que membre des forces armées congolaises.
- (e) une attestation de réussite au contrôle de compétences de vol aux instruments effectué au cours des 12 mois précédant sa candidature.

APPENDICE 1.3.3 : MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE

**AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE**

**DIRECTION DE LA SECURITE
AERIEENNE**

BP : 128 ☎ + 242 05-623-09-75

N° _____ / ANAC/ DSA/SPAA

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité-Travail-Progrès



Brazzaville, le

VALIDATION DE LICENCE
VALIDATION OF LICENSE

Fonction : _____

Function

Nom et Prénom : _____

Surname & Given Name

Date et Lieu de naissance : _____

Date and Place of Birth

Adresse : _____

Address

Licence d'origine : _____

Original License

Date et lieu de délivrance : _____

Date and place of issue

Types d'aéronef : _____

Aircraft types

est autorisé à exercer ses fonctions pour une période de six (06) mois dans les limites fixées par sa propre licence.

is authorized to perform his duties for a period of six (06) months within the limits set by its own license.

N.B. La présente autorisation n'est valable qu'utilisée conjointement avec sa licence d'origine indiquée et si cette dernière est en état de validité.

NB This authorization is valid as used together with the valid and current indicated original license.

Date d'expiration : _____

Expiry date



Pour le Directeur Général,
Le Directeur de la Sécurité Aérienne,
Air Safety Director

DIRECTEUR DE LA SECURITE AERIEENNE

APPENDICE 1.4.3 A : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR

A. GENERALITES

1. Un candidat à un examen pratique doit avoir suivi une instruction, le cas échéant, sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.
2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.
3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONTENU DE LA FORMATION ET DE L'EXAMEN PRATIQUE/CONTROLE DE COMPETENCES

4. Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la réglementation en vigueur, le programme d'instruction au vol doit être conforme au présent appendice. Ledit programme peut-être réduit dans le cadre de l'octroi de crédits suite à une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme déterminé dans les données d'adéquation opérationnelle établies.
5. À l'exception du cas de l'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsque défini ainsi dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la réglementation en vigueur pour le type spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels le pilote est qualifié.

CONDUITE DE L'EXAMEN/DU CONTROLE

6. L'examineur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées qui ont été élaborées et agréées par l'autorité compétente. Des simulateurs de vol et d'autres dispositifs d'entraînement, lorsqu'ils sont disponibles, sont utilisés comme établi dans la présente partie.
7. Au cours du contrôle de compétences, l'examineur doit vérifier que le titulaire de la qualification de classe ou de type conserve un niveau de connaissance théorique adéquat.
8. Si un candidat décide d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.
9. Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.
10. Un candidat doit piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC ou de copilote, selon le cas, et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent, dans le cas où il présente l'examen/le contrôle dans des conditions monopilotes. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.
11. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications sont exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté et, si applicable avec le concept MCC. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être définis en accord avec l'examineur.
12. L'examineur ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'EXAMEN PRATIQUE / LE CONTROLE DE COMPETENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AERONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AVION MONOPILOTE, EN EXPLOITATIONS MULTIPILOTES, POUR L'ATPL.

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un avion monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitations multipilotes doit être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou, un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote est l'examineur ou un instructeur.

14. Le candidat doit agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique, à l'exception des procédures inhabituelles et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou pilote n'étant pas aux commandes (PNF), conformément au MCC. Le candidat à la délivrance initiale d'une qualification de type d'aéronef multipilote ou d'une ATPL doit également démontrer son aptitude à agir en tant que PNF. Le candidat peut choisir soit le siège gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

15. Les matières suivantes sont particulièrement vérifiées par l'examineur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour une exploitation multipilote d'un avion monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PNF :

- (a) gestion du travail en équipage ;
- (b) maintien d'une surveillance générale de l'exploitation de l'aéronef par une supervision appropriée et
- (c) définition des priorités et prise de décision conformément aux aspects liés à la sécurité et aux règles et règlements pertinents appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

16. L'examen/le contrôle doit être effectué en IFR, si la qualification IR est incluse, et autant que possible être accompli dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.

17. Lorsque le cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol sur l'aéronef, l'examen pratique peut être accompli dans un FFS et peut être terminé avant la formation en vol sur l'aéronef. Dans ce cas, un certificat attestant le suivi du cours de qualification de type reprenant la formation en vol sur l'aéronef est envoyé à l'autorité compétente avant que la nouvelle qualification de type soit consignée sur la licence du candidat.

EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA CATEGORIE D'AVION CRITERES DE REUSSITE

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes de hautes performances de pilote, le candidat doit réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen ou du contrôle. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question.

L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité de l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, doit être réussie.

2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, le candidat doit être reçu à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL. Si le candidat n'échoue qu'à la section 6 ou ne la présente pas, la qualification de type est délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, le candidat doit être reçu à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

TOLERANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée ;
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé :

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision $+ 50$ pieds / $- 0$ pied

Hauteur/altitude minimale de descente $+ 50$ pieds / $- 0$ pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimuth et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels $\pm 5^\circ$

Avec panne moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds

Avec panne moteur simulée $+ 10$ nœuds / $- 5$ nœuds

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTROLE DE COMPETENCES

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

(a) Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF) ;

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure ;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche ($\rightarrow$).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

A = avion ;

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).

(c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, sont accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.

(d) La section 3A est effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.

(e) Lorsque la lettre « M » apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.

(f) Un FFS ou un FNPT 2 est utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR ;

(ii) les qualifications des instructeurs ;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est restreinte aux exploitations multipilotes.

6. AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES

(a) Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas ;

X = des simulateurs de vol sont utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un aéronef est utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure ;

P# = la formation est complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

A = avion ;

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

(d) Lorsque la lettre « M » apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

(e) Un FFS est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FFS fait partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(i) la qualification du FFS ou FNPT II ;

(ii) les qualifications des instructeurs ;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(f) Les manœuvres et procédures incluent le MCC pour avion multipilote et pour les avions complexes hautes performances multipilotes en exploitations multipilotes.

(g) Les manœuvres et procédures sont accomplies par un seul pilote pour les avions monopilotes complexes hautes performances en exploitations monopilotes.

(h) Dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est limitée aux exploitations multipilotes. Pour des privilèges monopilotes, les manœuvres/procédures des points 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 doivent être effectuées en plus dans une configuration monopilote.

(i) En cas de qualification de type restreinte délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.3, pointe), les candidats doivent satisfaire aux mêmes exigences que les autres candidats à la qualification de type sauf en ce qui concerne les exercices pratiques relatifs aux phases de décollage et d'atterrissage.

7. QUALIFICATION DE CLASSE – MER

La section 7 est effectuée pour proroger une qualification de classe multimoteur mer, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'a pas été satisfaite.

QUALIFICATION DE CLASSE - MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve
SECTION 1		
1 Départ. 1.1 Prêvol, y compris : documentation ; masse et centrage ; bulletin météo ; NOTAM		
1.2 Vérification avant le Démarrage : externes/internes		
1.3 Démarrage et arrêt du moteur ; défaillances habituelles		
1.4 Roulage.		
1.5 Roulage progressif.		
1.6 Amarrage : plage ; jetée ; bouée ;		
1.7 Navigation moteur coupé.		
1.8 Vérifications avant le départ : point fixe moteur (si applicable).		
1.9 Procédure de décollage ; Normale avec configuration des volets du manuel de vol ; Vent de travers (si conditions présentes)		
1.10 Montée ; Virages sur cap ; Mise en palier ;		
1.11 Liaison ATC – conformité, Procédures de radiotéléphonie		
SECTION 2		
2 Conditions de vol (VFR). 2.1 vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant)		
2.2 Virages serré (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)		
2.3 Décrochage et récupération : (i) décrochage tout rentré ; (ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance ; (iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et puissance correspondant ; (iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)		
2.4 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 3		
3 Procédures VFR en route 3.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes		
3.2 Maintien de l'altitude, cap et de la vitesse.		
3.3 Orientation, planification et revue des ETA.		
3.4 Utilisation du radioguidage (si applicable)		
3.5 Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)		

3.6 Liaison ATC – conformité, Procédures de radiotéléphonie		
SECTION 4		
4 Arrivée et atterrissage		
4.1 Procédure d'arrivée sur l'aérodrome (avions amphibies uniquement)		
4.2 Atterrissage normal.		
4.3 Atterrissage sans volets.		
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)		
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de l'eau (avion monomoteur uniquement).		
4.6 Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale.		
4.7 Atterrissage sur plan d'eau calme. Atterrissage sur le plan d'eau agité.		
4.8 Liaison ATC – conformité, Procédures de radiotéléphonie		
SECTION 5		
5 Procédures inhabituelles et d'urgence. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4).		
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable.		
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement).		
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avion monomoteur exclusivement)		
5.4 Urgences simulées : (i) incendie ou fumée pendant le vol ; (ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas		
5.5 Liaison ATC-conformité, Procédures de radiotéléphonie		
SECTION 6		
6 Vol asymétrique simulé. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5).		
6.1 Simulation d'une panne moteur pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS et un FNPT II)		
6.2 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique du ME uniquement).		
6.3 Approche et remise des gaz en vol Asymétrique.		
6.4 Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.		
6.5 Liaison ATC-conformité, Procédures de radiotéléphonie		

C. EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA CATEGORIE DES HELICOPTERES

1. Dans le cas d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences pour des qualifications de type et l'ATPL, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 4 et 6 (selon le cas) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

2. Dans le cas d'un contrôle de compétences pour une IR, le candidat doit être reçu à la section 5 du contrôle de compétences. L'échec à plus de 3 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de la section 5. Un candidat qui échoue à 3 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lors de la seconde tentative ou à toute rubrique de la section 5 réussie lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit présenter à nouveau la totalité du contrôle.

TOLERANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
- (e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question ;
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

(a) Limites du vol en IFR

Hauteur :

En général : ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision : $+ 50$ pieds / $- 0$ pied

Hauteur/altitude minimale de descente : $+ 50$ pieds / $- 0$ pied

Tenue d'axe sur radioguidage : $\pm 5^\circ$

Approche de précision : déviation à moitié de l'échelle, azimuth et alignement de descenteCap :

Opérations normales : $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence : $\pm 10^\circ$

Vitesse :

En général : ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur : $+ 10$ nœuds / $- 5$ nœuds

(b) Limites du vol en VFR

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur $+ 10$ nœuds / $- 5$ nœuds

Dérive au sol :

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage : ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

Généralités

5. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC pour la délivrance d'une qualification de type pour SPH ou formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type pour MPH.

6. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou

peut être dispensée surtout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (— >).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

H = hélicoptère.

7. Les éléments marqués d'un (*) doivent être pilotés en conditions IMC réelles ou simulées, exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type.

8. Les procédures de vol aux instruments (section 5) sont accomplies exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type. Un FFS ou un FTD 2/3 peut être utilisé à cet effet.

9. Lorsque la lettre « M » apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

10. Un FSTD est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FSTD fait partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours :

- la qualification du FSTD telle que définie dans la partie-OR ;
- les qualifications de l'instructeur et de l'examineur ;
- le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD ;
- les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires et ;
- le nombre d'heures d'expérience de vol supervisé dont bénéficie le candidat après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

Hélicoptères multipilotes

11. Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et d'une ATPL(H) ne doivent présenter que les sections 1 à 4 et, si applicable, la section 6.

12. Les candidats à un contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote ne doivent présenter que les sections 1 à 4 et, le cas échéant, la section 6.

HELICOPTERES MONOPILOTES

D. EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA CATEGORIE DES AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISEE

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type d'aéronef à sustentation motorisée, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

TOLERANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'aéronef à sustentation motorisée dans ses limites d'utilisation ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
- (e) garder la maîtrise de l'aéronef à sustentation motorisée à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question ;
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / - 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds / - 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimuth et alignement de descente

Cap :

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

Dérive au sol :

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral).

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P= formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche(— >).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement

PL = aéronefs à sustentation motorisée.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.

(b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre " M " apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(a) la qualification des FSTD telle que définie dans la partie OR ;

(b) les qualifications de l'instructeur.

E. EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA CATEGORIE DES DIRIGEABLES.

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences.

L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question.

L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

TOLERANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
- (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question.
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général : ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision : + 50 pieds / - 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds / - 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage : $\pm 5^\circ$

Approche de précision : déviation à moitié de l'échelle, azimuth et alignement de descente

Cap :

Opérations normales : $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence : $\pm 10^\circ$

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P= formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique doit être effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

6 Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement ;

As = dirigeable.

- (a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type de dirigeable doivent présenter les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.
- (b) Les candidats à un contrôle de compétences aux fins de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type de dirigeable ne doivent présenter que les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.
- (c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre " M " apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours :

- (a) la qualification des FSTD, telle que définie dans la partie OR ;
- (b) les qualifications de l'instructeur.

APPENDICE 1.4.3 B : PRÉREQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

1. OBJET

Le présent appendice définit les prérequis pour les examens pratiques.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux candidats devant se présenter au test pratique à une licence ou à une qualification délivrée suivant les dispositions applicables dans le Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel de l'aéronautique civile.

3. PROCÉDURE

- (a) Excepté les dispositions du paragraphe (b), pour pouvoir se présenter au test pratique à une licence ou à une qualification délivrée suivant les dispositions applicables au présent règlement, le candidat doit :
 - (1) réussir au test de connaissances théoriques requis dans les 24 mois précédant le mois où il a terminé le test pratique, si un tel test théorique est requis ;
 - (2) présenter les résultats du test au moment de faire la demande pour passer le test pratique, si un tel test théorique est requis ;
 - (3) avoir de manière satisfaisante terminé la formation requise et obtenu l'expérience aéronautique prescrite dans le présent règlement, selon le cas, pour la licence ou la qualification recherchée ;
 - (4) remplir les conditions d'âge requises pour la délivrance de la licence ou de la qualification recherchée ;
 - (5) avoir une mention sur son carnet de vol signée par un instructeur habilité attestant que le candidat :
 - (i) a reçu une formation dans les 60 jours précédant la date de sa demande pour subir le test pratique ;
 - (ii) est préparé pour le test pratique requis ;
 - (iii) a démontré avec satisfaction des connaissances dans les domaines pour lesquelles il avait des lacunes lorsqu'il passait le test de connaissances pour le personnel navigant.
- (c) un candidat à une licence de pilote de ligne ou à une qualification additionnelle à la licence de pilote de ligne doit passer un test pratique pour sa licence ou sa qualification, dans le cas où la date limite de prise en compte de ses résultats est dépassée, à condition que ce candidat :
 - (1) soit employé en tant que membre d'équipage par un exploitant certifié en accord avec les dispositions du Règlement Aéronautique relatif à la Certification des exploitants aériens, au moment du test pratique et a de manière satisfaisante terminé :
 - (i) le programme de formation de qualification de pilote commandant de bord correspondant à la licence et à la qualification recherchée ;
 - (ii) La formation requise pour la qualification correspondant à la licence et la qualification recherchées ; ou
 - (2) soit employé en tant que membre d'équipage de conduite dans les opérations aériennes régulières militaires de l'armée malienne au moment où il passe le test pratique et ait subi la formation pour la qualification de pilote commandant de bord correspondant à la licence et à la qualification

recherchée.

APPENDICE 1.4.4 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES

OBTENTION DE CREDITS DE CONNAISSANCES THEORIQUES POUR LA DELIVRANCE D'UNE LICENCE DE PILOTE DANS UNE AUTRE CATEGORIE D'AERONEF - PASSERELLES ET CONDITIONS D'EXAMEN

1. PPL

Pour la délivrance d'une PPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef doit suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, dans les thèmes suivants :

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performances et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef, navigation.

2. CPL

2.1. Un candidat à une CPL titulaire d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.

2.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques, tels que définis dans le présent règlement portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

- connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
- connaissance générale de l'aéronef: Instruments;
- performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;
- procédures opérationnelles et
- principes du vol.

2.3. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

- performances humaines ;
- météorologie.

3. ATPL

3.1. Un candidat à une ATPL, titulaire d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques auprès d'un OFA en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente partie, portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

- connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours ;
- connaissance générale de l'aéronef: instruments;
- performance ;
- procédures opérationnelles et ;
- principes du vol.

3.3. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en VFR.

3.4. Un candidat à une ATPL(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

- réglementation ;
- principes du vol (hélicoptère) ;
- communications en VFR..

3.5. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en IFR.

3.6. Un candidat à une ATPL(H) avec une IR(H), qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H), reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

- principes du vol (hélicoptère) ;
- communications en VFR.

4. IR

4.1. Un candidat à une IR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

- performances humaines ;
- météorologie.

4.2. Un candidat à une IR(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doit réussir l'examen portant sur les sujets suivants :

- réglementation ;
- préparation et surveillance du vol ;
- radioguidage ;
- communications en IFR.

APPENDICE 1.4.5 : EXAMENS PRATIQUES — AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENTS EXIGÉS

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences en matière d'aéronefs et d'équipements pour le passage des examens pratiques.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux candidats aux tests pratiques pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification.

3. PROCÉDURE

(a) *Généralités.* — Excepté les dispositions du paragraphe (a), alinéa (2), lorsqu'il lui a été permis de faire entièrement les vols liés au test pratique, un candidat à une licence de pilote ou de qualification suivant les dispositions applicables au présent Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel, doit :

(1) disposer d'un aéronef immatriculé au Congo pour chaque test requis :

- (i) et qui est de la catégorie, classe, et type correspondant à la licence ou la qualification recherchée ;
- (ii) et qui dispose d'un certificat de navigabilité en état de validité ;

(2) disposer, à la discrétion de l'examineur d'un :

- (i) aéronef avec un certificat de navigabilité en état de validité, qui est non restrictif ;
- (ii) aéronef immatriculé étranger et certifié ;
- (iii) aéronef militaire de la même catégorie, classe, et type correspondant à la licence ou à la qualification.

(b) *Équipements requis (autres que les commandes).* — Tout candidat à un test pratique doit utiliser un aéronef :

- (1) doté d'un équipement pour tous les domaines opérationnels liés au test pratique ;
- (2) qui n'a pas de limitations opérationnelles interdisant son utilisation dans les domaines opérationnels liés au test pratique ;
- (3) doté, excepté les dispositions du paragraphe (e), d'au moins deux positions cockpit avec une visibilité adéquate pour chaque pilote et opérer avec l'aéronef en toute sécurité ;

- (4) dont la visibilité à l'intérieur et à l'extérieur du cockpit est adéquate pour l'évaluation des compétences du candidat lorsqu'un siège additionnel est prévu pour l'examineur.
- (c) *Commandes requises.* Tout candidat à un test pratique doit utiliser un aéronef (autre qu'un ultraléger), doté de commandes de puissance et de vol qui sont facilement accessibles et qui peuvent être actionnées de manière conventionnelle par les deux pilotes, à moins que l'examineur décide que le test pratique peut être mené en toute sécurité dans l'aéronef sans que les commandes ne puissent être atteintes.
- (d) *Instruments de vol simulé.* — Tout candidat à un test pratique qui implique des manœuvres sur un aéronef à l'aide d'instruments seulement, doit disposer :
- (1) d'un équipement à bord de l'aéronef qui lui permette de passer sur les domaines opérationnels correspondant à la qualification recherchée ;
 - (2) d'un dispositif qui empêche le candidat d'avoir des références visuelles à l'extérieur de l'aéronef, mais qui permet à l'examineur d'en avoir, et qui est acceptable pour l'ANAC.
- (e) *Aéronef avec simple commande.* — Tout candidat peut passer un test pratique sur un aéronef doté d'une simple commande à condition que :
- (1) l'examineur accepte de conduire le test ;
 - (2) le test ne comporte pas une démonstration de compétence sur les instruments ;
 - (3) les compétences du candidat peuvent être notées par l'examineur qui est en position d'observer le candidat.

APPENDICE 1.4.7 : PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

1. OBJET

Le présent appendice définit les conditions de prise en compte du temps d'instruction.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux personnes physiques ou morales devant procéder à l'enregistrement des heures de vol des candidats à l'issue de chaque vol ou leçon.

3. PROCÉDURE

- (a) En vue de remplir les conditions liées à l'enregistrement des heures de vol, chaque candidat doit donner les informations suivantes à l'issue de chaque vol ou leçon :
- (1) *généralités :*
 - (i) date ;
 - (ii) heures de vol totales ;
 - (iii) lieu de départ et d'arrivée de l'aéronef ou pour un simulateur de vol homologué, le lieu où la formation s'est passée ;
 - (iv) type et identification de l'aéronef, du simulateur de vol homologué ;
 - (v) le nom du pilote en charge de la sécurité, si c'est requis par les dispositions du Règlement Aéronautique, Partie 1 relatif à l'exploitation technique des aéronefs.
 - (2) *le type d'expérience ou de formation du pilote :*
 - (i) solo ;
 - (ii) commandant de Bord ;
 - (ii) copilote ;
 - (iv) formation en vol et au sol dispensée par un instructeur habilité ;
 - (v) formation reçue sur un simulateur homologué et dispensée par un instructeur habilité
 - (3) *conditions de vol :*
 - (i) jour ou nuit ;
 - (ii) aux instruments ;
 - (iii) conditions de vol aux instruments simulé en vol ou sur un simulateur en vol homologué.
- (b) *Mention des heures de vol.* — Les heures de vol décrites dans cette section peuvent être utilisées pour :
- (1) faire une demande de licence ou de qualification délivrée suivant les dispositions applicables dans le Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel de l'aéronautique civile; ou
 - (2) satisfaire aux exigences du Règlement Aéronautique, Partie 1 — Exploitation technique des aéronefs en matière d'expérience récente.

(c) *Mention des heures de vol en solo.* — À l'exception du cas de l'élève pilote exerçant en tant que pilote commandant de bord d'un aéronef de plus d'un membre d'équipage de conduite, un pilote peut comptabiliser ses heures comme heures de vol en solo s'il est le seul occupant de l'aéronef.

(d) *Mention des heures de vol de pilote commandant de bord :*

- (1) un pilote privé ou professionnel ne peut comptabiliser que les heures de vol en tant que pilote commandant de bord pour celles durant lesquelles il a agi comme :
 - (i) le seul manipulateur des commandes de l'aéronef sur lequel il est qualifié
 - (ii) Pilote commandant de bord d'un aéronef de plus d'un membre d'équipage de conduite conformément à la certification de l'aéronef ou des règlements qui régissent la conduite du vol ; ou
 - (iii) le seul occupant de l'aéronef.
- (2) un pilote de ligne peut comptabiliser ses heures en tant que pilote commandant de bord lorsqu'il a exercé durant tout le vol pour lequel la licence de pilote de ligne est requise, les fonctions de pilote commandant de bord.
- (3) un instructeur habilité peut comptabiliser les heures qu'il aura passées à donner de l'instruction comme heures de vol CDB.
- (4) un élève pilote peut comptabiliser ses heures de vol en tant que Pilote Commandant De Bord lorsque :
 - (i) il est le seul occupant de l'aéronef ou il exerce les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef qui requiert plus d'un membre d'équipage de conduite
 - (ii) il a une mention vol en solo telle que requise par le Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel, section 2.2.4; ou
 - (iii) il est en train de faire une formation pour une licence de pilote ou une qualification.

(e) *Mention des heures de vol copilote.* — un pilote peut comptabiliser ses heures de vol en tant que copilote pour lesquelles il :

- (1) est qualifié en conformité avec les exigences sur les copilotes spécifiées par le Règlement Aéronautique, Partie 1 — Exploitation technique des aéronefs et occupe une position de membre d'équipage sur un aéronef qui requiert de par sa certification plus d'un membre d'équipage de conduite ; ou
- (2) détient les qualifications appropriées de catégorie, classe et aux instruments (si la qualification aux instruments est requise pour le vol) pour l'aéronef à utiliser, et plus d'un membre d'équipage de conduite est requis de par la certification de type d'aéronef ou de par les règlements qui régissent le vol.

(f) *Mention des heures de vol aux instruments :*

- (1) un pilote peut mentionner ses heures de vol aux instruments seulement en référence aux instruments suivant les conditions de vol réel ou simulé ;
- (2) un instructeur habilité peut comptabiliser ses heures aux instruments lors qu'il donne de l'instruction en vol aux instruments dans des conditions de vol réel aux instruments ;
- (3) pour remplir les exigences du Règlement Aéronautique relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1, la section 8 - 4.1.12 en matière d'expérience récente pour le vol aux instruments, les informations suivantes doivent être enregistrées dans le carnet de vol :
 - (i) Le lieu et le type de chaque approche aux instruments effectuées ;
 - (ii) Le nom du pilote chargé de la sécurité, selon besoin ;
- (4) un simulateur de vol homologué peut convenir pour le décompte des heures de vol aux instruments à condition qu'un instructeur habilité soit présent durant le vol simulé.

(g) *Décompte des heures d'entraînement :*

- (1) un pilote peut décompter ses heures d'entraînement lorsqu'il reçoit une formation dispensée par un instructeur habilité sur un simulateur homologué ;
- (2) les heures d'entraînement doivent être enregistrées dans le carnet de vol, et doivent :
 - (i) être mentionnées de manière lisible par un instructeur habilité ;
 - (ii) inclure une description de la formation qui a été donnée, la durée des leçons, la signature de l'instructeur, son numéro de licence et la date d'expiration de la licence.

APPENDICE 1.4.9 : LIMITATIONS LIÉES À L'UTILISATION DES SIMULATEUR-SDE VOLOU DISPOSITIFS DE FORMATION EN VOL

1. OBJET

Le présent appendice définit les limitations liées à l'utilisation des simulateurs de vol ou dispositifs de formation en vol.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique à l'utilisation des simulateurs de vol lors des tests pratiques pour une licence de pilote avec une qualification de catégorie, de classe ou de type.

3. PROCÉDURE

(a) *Avion*. — Si un simulateur homologué est utilisé pour dispenser une formation et conduire le test pratique requis pour une licence de pilote avec une qualification de catégorie, de classe ou de type, selon besoin, le pilote ainsi que le simulateur sont soumis aux exigences suivantes :

- (1) quelques-unes ou toutes les restrictions du paragraphe (a), alinéas (2) à (11) de cette section peuvent s'appliquer ;
- (2) le simulateur de vol prévu au paragraphe (a), alinéa (1) de cette section doit être utilisé en conformité avec un programme de formation approuvé au sein d'un centre de formation certifié suivant les dispositions du Règlement Aéronautique relatif aux Organismes de formation aéronautique ;
- (3) pour achever toute la formation et les examens (excepté l'inspection pré vol) pour l'obtention d'une qualification additionnelle d'aéronef sans restriction et en utilisant un simulateur de vol :
 - (i) le simulateur doit être approuvé catégorie C ou D,
 - (ii) le candidat doit remplir au moins une des conditions suivantes :
 - (A) détenir une qualification de type sur un turboréacteur ou un turbopropulseur de la même classe que l'aéronef pour lequel une qualification est recherchée ou être désigné au niveau de l'armée comme pilote commandant de bord d'un aéronef de la même classe que celui pour lequel la qualification de type est recherchée, dans le cas où une qualification de type sur turboréacteur ou turbopropulseur est recherchée ;
 - (B) détenir une qualification de type sur un turbopropulseur de la même classe d'aéronef que celui pour lequel la qualification de type est recherchée, dans le cas où une qualification de type sur turbopropulseur est recherchée ;
 - (C) avoir au moins 2000 heures de vol, dont 500 heures sur aéronefs à moteurs à turbines, de la même classe et du même type d'aéronef que celui pour lequel la qualification de type est recherchée ;
 - (D) avoir au moins 500 heures de vol sur le même type d'aéronef que celui pour lequel la qualification est recherchée ;
 - (E) avoir au moins 1000 heures de vol sur au moins deux aéronefs différents et dont la qualification de type est requise.
- (4) sous réserve des restrictions du paragraphe (a), alinéa (5) de cette section, un candidat qui ne remplit pas les exigences du paragraphe (a), alinéa (3) de cette section peut achever toute la formation et les examens (excepté l'inspection pré vol) pour l'obtention d'une licence de pilote ou d'une qualification d'aéronef et en utilisant un simulateur de vol si :

- (i) le simulateur doit être approuvé catégorie C ou D ;
- (ii) le candidat remplit l'une des conditions suivantes :
 - (A) il détient une qualification de type sur un turbopropulseur dans le cas où une qualification de type sur turbopropulseur ou sur turboréacteur est recherchée ou détient une qualification de type sur turbopropulseur ou sur turbo réacteur dans le cas où une qualification de type sur turbo réacteur est recherchée ; ou
 - (B) il a effectué, dans les 12 mois précédant le mois où il a passé le test pratique pour une qualification additionnelle d'aéronef :
 - (i) au moins 100 heures de vol sur des aéronefs de la même classe que ceux pour lesquels la qualification de type est recherchée et qui requiert une qualification de type ;

- (ii) au moins 25 heures de vol sur différents aéronefs du même type que ceux pour lesquels la qualification est recherchée ;
- (5) un candidat qui remplit uniquement les conditions du paragraphe (a), alinéa (4) de cette section peut bénéficier d'une qualification avec une restriction ;
- (6) la restriction sur une licence délivrée suivant les dispositions du paragraphe (a), alinéa (5) de cette section doit incorporer l'expression « Cette licence est soumise à des restrictions CDB pour la qualification additionnelle ».
- (7) un candidat à qui il a été délivré une licence avec une restriction spécifiée au paragraphe (a), alinéa (6) de cette section :
 - (i) ne peut pas exercer en tant que Pilote Commandant De Bord d'un aéronef pour lequel la qualification a été obtenue suivant les dispositions de cette section jusqu'à ce que la restriction soit levée de la licence ;
 - (ii) peut obtenir la levée de la restriction s'il effectue 15 heures d'expérience de Pilote Commandant De Bord exerçant sous la supervision d'un Pilote Commandant De Bord qualifié, sur le siège normalement occupé par le Pilote Commandant De Bord, sur le même type d'aéronef pour lequel la restriction s'applique ;
- (8) un candidat qui ne remplit pas les conditions du paragraphe (a), alinéa (3) ou (4) de cette section peut bénéficier d'une qualification après qu'il se soit conformé aux dispositions suivantes :
 - (i) dispositions du paragraphe (a), alinéa (2) de cette section et accomplissement des tâches suivantes, sur un aéronef en vol ou au sol :
 - (A) inspection pré vol ;
 - (B) décollage normal ;
 - (C) approche ILS normale ;
 - (D) approche manquée ;
 - (E) atterrissage normal ;
 - (ii) Conformité avec les dispositions du paragraphe (a), alinéas (9) à (11) de cette section.
- (9) un candidat qui ne remplit pas les exigences du paragraphe (a), alinéas (3), (4), ou (8) (i) de cette section bénéficie d'une licence ou d'une qualification avec une restriction.
- (10) la restriction sur une licence délivrée suivant les dispositions du paragraphe (a), alinéa (9) de cette section incorpore la mention suivante « Cette licence est soumise à des restrictions CDB pour la qualification additionnelle ».
- (11) un candidat à qui il a été délivré une licence avec une restriction spécifiée au paragraphe (a), alinéa (10) de cette section :
 - (i) ne peut pas exercer en tant que pilote commandant de bord d'un aéronef pour lequel la qualification a été obtenue suivant les dispositions de cette section jusqu'à ce que la restriction soit levée de la licence ; et
 - (ii) peut obtenir la levée de la restriction s'il effectue 25 heures d'expérience de pilote commandant de bord exerçant sous la supervision d'un pilote commandant de bord qualifié, sur le siège normalement occupé par le pilote commandant de bord, sur le même type d'aéronef pour lequel la restriction s'applique.
- (b) *Hélicoptère*. — Si un simulateur homologué est utilisé pour dispenser une formation et conduire le test pratique requis pour une licence de pilote d'hélicoptère avec une qualification de catégorie, de classe ou de type, le pilote ainsi que le simulateur sont soumis aux exigences suivantes :
 - (1) quelques-unes ou toutes les restrictions du paragraphe (b), alinéas (2) à (11) de cette section peuvent s'appliquer ;
 - (2) le simulateur de vol prévu dans cette section doit être utilisé en conformité avec un programme de formation approuvé au sein d'un centre de formation certifié suivant les dispositions de du Règlement Aéronautique relatif aux Organismes de formation aéronautique ;
 - (3) le candidat doit remplir au moins une des conditions suivantes si une qualification de type est recherchée dans un hélicoptère turbopropulseur :
 - (i) détenir une qualification de type sur un turbopropulseur ou être désigné au niveau de l'armée comme pilote commandant de bord d'un turbopropulseur ;
 - (ii) avoir au moins 2000 heures de vol, dont 500 heures sur hélicoptère à turbopropulseur ;

- (iii) avoir au moins 500 heures de vol sur des hélicoptères à moteurs à turbine ;
- (iv) avoir au moins 1000 heures de vol sur au moins deux hélicoptères différents à moteur à turbine.
- (4) sous réserve des restrictions du paragraphe (b), alinéa (5) de cette section, un candidat qui ne remplit pas les exigences du paragraphe (b), alinéa (3) de cette section peut achever toute la formation et les examens (excepté l'inspection pré vol) pour l'obtention d'une qualification, et, en utilisant un simulateur de vol si :
 - (i) le simulateur doit être approuvé catégorie C ou D,
 - (ii) le candidat remplit au moins l'une des conditions suivantes :
 - (A) il détient une qualification de type sur un hélicoptère doté de turbine dans le cas où une qualification de type sur un hélicoptère doté de turbine est recherchée ;
 - (B) il a effectué, dans les 12 mois précédant le mois où il a passé le test pratique pour une qualification additionnelle d'hélicoptère, au moins 25 heures de vol sur des hélicoptères du même type que ceux pour lesquels la qualification est recherchée.
- (5) un candidat qui remplit uniquement les conditions du paragraphe (b), alinéa (4) de cette section bénéficiera d'une qualification avec une restriction ;
- (6) la restriction sur une licence délivrée suivant les dispositions du paragraphe (b), alinéa (5) de cette section doit incorporer l'expression « Cette licence est soumise à des restrictions CDB pour la qualification additionnelle » ;
- (7) un candidat à qui il a été délivré une licence avec une restriction spécifiée au paragraphe (b), alinéa (6) de cette section :
- (h) ne peut pas exercer en tant que pilote commandant de bord d'un hélicoptère pour lequel la qualification a été obtenue suivant les dispositions de cette section jusqu'à ce que la restriction soit levée de la licence ;
- (iii) peut obtenir la levée de la restriction s'il effectue 15 heures d'expérience comme pilote commandant de bord exerçant sous la supervision d'un pilote commandant de bord qualifié, sur le siège normalement occupé par le pilote commandant de bord, sur le même type d'hélicoptère pour lequel la restriction s'applique ;
- (8) un candidat qui ne remplit pas les conditions du paragraphe (b), alinéa (3) ou du paragraphe (b), alinéa (4) de cette section peut bénéficier d'une qualification après qu'il se soit conformé aux dispositions suivantes :
 - (i) dispositions des paragraphes (b), alinéa (1) et (2) de cette section et accomplissement des tâches suivantes, sur un hélicoptère en vol ou au sol :
 - (A) inspection pré vol ;
 - (B) décollage normal ;
 - (C) approche ILS normale ;
 - (D) approche manquée ;
 - (E) atterrissage normal ;
 - (ii) dispositions du paragraphe (b), alinéas (1), (2), et (9) à (11) de cette section ;
- (9) un candidat qui ne remplit pas les exigences des paragraphes (b), alinéas (3), (4), ou (8) (i) de cette section bénéficie d'une licence ou d'une qualification avec une restriction ;
- (10) La restriction sur une licence délivrée suivant les prévisions du paragraphe (b), alinéa (9) de cette section doit incorporer la mention suivante « Cette licence est soumise à des restrictions CDB pour la qualification additionnelle » ;
- (11) un candidat à qui il a été délivré une licence avec une restriction spécifiée au paragraphe (b), alinéa (10) dans cette section :
 - (i) ne peut pas exercer en tant que pilote commandant de bord d'un aéronef pour lequel la qualification a été obtenue suivant les dispositions de cette section jusqu'à ce que la restriction soit levée de la licence.
 - (ii) peut obtenir la levée de la restriction s'il effectue 25 heures d'expérience comme pilote commandant de bord exerçant sous la supervision d'un pilote commandant de bord qualifié, sur le siège normalement occupé par le pilote commandant de bord, sur le même type d'hélicoptère pour lequel la restriction s'applique.
- (c) Aérodyne. — Lorsqu'un simulateur de vol homologué est utilisé pour effectuer une formation ou l'examen pratique requis pour l'obtention de la licence de pilote sur un aérodyne, le candidat et le

simulateur de vol sont soumis aux conditions suivantes :

- (1) satisfaire aux conditions applicables du paragraphe (a) de cette procédure d'application sauf exception ci-dessous précisée ;
- (2) le candidat doit remplir au moins l'une des conditions suivantes, si une qualification de type est recherchée sur un aérodyne à turbine :

- (i) détenir une qualification de type sur un aérodyne avec turbine ou être désigné au niveau de l'armée comme pilote commandant de bord sur un aéronef sustenté motorisé ;
- (ii) avoir au moins 2000 heures de vol dont 500 heures sur des aérodynes à turbine ;
- (iii) avoir au moins 500 heures de vol sur des aérodynes à turbine ;
- (iv) avoir au moins 1000 heures de vol sur deux différents aérodynes à turbine ;

- (3) sous réserve des restrictions du paragraphe (a), alinéa (11) de cette section, un candidat qui ne remplit pas les exigences du paragraphe (a), alinéa (2) de cette section peut achever toute la formation et les examens (excepté l'inspection pré vol) pour l'obtention d'une qualification et en utilisant un simulateur de vol si :

- (i) le simulateur doit être approuvé catégorie C ou D ;
- (ii) le candidat remplit au moins l'une des conditions suivantes :

(A) Il détient une qualification de type sur un aérodyne avec turbine dans le cas où une qualification de type sur un aéronef sustenté motorisé est recherchée ;

(B) Il a effectué, dans les 12 mois précédant le mois où il a passé le test pratique pour une qualification additionnelle sur un aérodyne, au moins 25 heures de vol sur des aéronefs sustentés motorisés du même type que ceux pour lesquels la qualification est recherchée.

APPENDICE 2 : MODELE DE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CONDUITE

XII Qualification prorogables (ratings to be revalidated)		II Intitulé de la licence, date de délivrance (Title of license, date of initial issue)		I Etat d'émission du document (state of issue) :		Région du Congo Republic of Congo	
Classe/Type/IR	Remarques/restrictions			III N° licence (License number) :			AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE National Civil Aviation Agency
				IVa Nom(s) et prénom(s) du titulaire (Last and first name of holder) :			 LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CONDUITE FLIGHT CREW LICENSE
				IVb Date de naissance (Date of birth) :			
				XIb Lieu de naissance (Place of birth) :			
				V Adresse (address) :			
				VI Nationalité du titulaire (Nationality) :			
				VII Signature du titulaire (Signature of holder) :			
				X Signature de l'agent ayant délivré le document (Signature of issuing officer)			
				XI Cachet de l'Autorité d'émission (Authority stamp)			
				XIV Délivrée à Brazzaville, le (Issued at Brazzaville)			
Instructeur	Remarques/restrictions						
Examineurs							

Cette Licence est conforme aux standards OACI
This license complies with ICAO standards

XII. Qualifications (Ratings)	Pour les qualifications de types/classe, préciser si l'épreuve contient une partie IFR/IR	Date de l'épreuve (Date of test)	Valable jusqu'à (valid until)	Autorisation d'examineur N° (examiner's authorisation N°)	Signature de l'examineur ou visa de l'autorité (Examiner's signature or seal of authority)	Liste des abréviations (list of abbreviations)
						PPL Licence de pilote privé (Private Pilot Licence)
						MPL Licence de pilote en équipage multiple (Multiple Pilot Licence)
						CPL Licence de pilote professionnel (Commercial Pilot Licence)
						ATPL Licence de pilote en ligne (Airline Transport Pilot Licence)
						(A) Avion (Aeroplane)
						(H) Hélicoptère (Helicopter)
						R/T Radiotéléphonie (Radio telephony)
						SE Monomoteur (Single-Engine)
						ME Multimoteur (Multi-Engine)
						SP Monoplace (Single-Pilot)
						MP Multiplace (Multi-Pilot)
						IR Qualification de vol aux instruments (Flight Instrument Rating)
						CP Copilote (Co-pilot)
						FI Instructeur de vol (Flight Instructor)
						CRI Instructeur de qualification de classe (Class Rating Instructor)
						TRI Instructeur de qualification de type (Type Rating Instructor)
						IRI Instructeur de vol aux instruments (Instrument Rating Instructor)
						FE Examineur de vol (Flight Examiner)
						CRE Examineur de qualification de classe (Class Rating Examiner)
						TRE Examineur de qualification de type (Type Rating Examiner)
						IRE Examineur de vol aux instruments (Instrument Rating Examiner)
						SFE Examineur sur entraîneur de vol synthétique (Synthetic Flight Examiner)
						FIE Examineur d'instruction de vol (Flight Instructor Examiner)

APPENDICE 2.1.3 : RENOUELEMENT QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE**1. GENERALITES**

Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, les candidats devront satisfaire, le cas échéant, effectuer un réentrainement dans un organisme de formation agréé ou dans un organisme de formation déclaré ou par un instructeur habilité par l'ANAC. Ce réentrainement peut être dispense par :

- (a) un organisme de formation agréé (OFA) ;
- (b) un exploitant aérien ayant :

- (i) un programme de formation approuvé par l'ANAC pour cette formation de remise à niveau
- (ii) des instructeurs qualifiés et habilités par l'ANAC.

2. CONTENU DU PROGRAMME DE REENTRAINEMENT

2.1 Le contenu du programme de réentrainement pour le renouvellement de la qualification de classe ou de type est défini dans l'objectif d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité le type ou la classe d'aéronef concerné.

2.2 La formation de recyclage nécessaire doit être déterminée au cas par cas par l'OFA, ou l'instructeur habilité par l'ANAC, en tenant compte des facteurs suivants :

- (i) l'expérience du demandeur. Pour le déterminer, l'OFA ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent évaluer le carnet de bord du pilote et, si nécessaire, effectuer un test dans un simulateur de vol, le cas échéant pour évaluer la performance du candidat lors d'une simulation de compétence ;
- (ii) la complexité de l'aéronef ;
- (iii) si le candidat a une qualification valide sur un autre type ou classe d'aéronef ; et
- (iv) le temps écoulé depuis l'expiration de la période de validité de la qualification.

Le contenu de formation nécessaire pour atteindre le niveau de compétence souhaité devrait augmenter avec le temps écoulé conformément au paragraphe 3 du présent appendice.

2.3 Une fois que les besoins du candidat sont déterminés l'OFA ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent développer un programme de formation basé sur le cours approuvé par l'ANAC et se concentrer sur les aspects où le demandeur a montré les plus grands besoins.

La performance du candidat doit être examinée au cours de la formation et des instructions supplémentaires doivent être fournies si nécessaire pour atteindre la norme requise pour le contrôle de compétence.

2.4 Une fois la formation terminée avec succès, l'OFA ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent délivrer un certificat de fin de formation au postulant, qui :

- décrit l'évaluation des éléments énumérés au paragraphe 2.2 ci-dessus ;
- décrit la formation reçue ; et
- comprend une déclaration attestant que la formation a été suivie avec succès ;

La détention d'une attestation médicale en vue de la délivrance ou le renouvellement d'une licence n'autorise pas le détenteur à exercer les privilèges de cette licence à moins que celui-ci détienne un justificatif de contrôle de compétences valides et d'expérience récente pour la qualification concernée.

3. TABLEAU RELATIF AU RENOUELEMENT DE QUALIFICATIONS EXPIRE

3.1 En fonction de la période d'expiration de la qualification d'aéronef, le titulaire d'une licence doit remplir les conditions suivantes pour bénéficier du rétablissement des privilèges liés à ses qualifications lorsqu'elles ont expiré.

Temps écoulé	PNT	ATC	ATE	TMA	PNC
Inférieur ou égal à 01 an	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Nombre d'heures de vol requis dans les 03 derniers mois. -Prouver son aptitude physique et mentale -Prouver son aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments - satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou un avion.	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Suivre un module de maintien de qualification approuvé par l'ANAC et satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne	- Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale - suivre un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'exploitant et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. -Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	- Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Suivre, sous supervision, Unrafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs	- Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Recyclage
Supérieur à 01an, et inférieur ou égal à 05 ans	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -suivre un module de rafraichissement approuvé par l'ANAC et satisfaire aux tests écrit et oral. -12 heures de vol sur un avion de même type ; ou une étape en tant que pilote sur un avion ou un simulateur de type correspondant, accompagné d'un examinateur - satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou un avion. -Doit satisfaire le test de compétences linguistiques	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -suivre un module de qualification approuvé par l'ANAC et satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne -Satisfaire au test de compétences linguistiques -Expérience pratique de 03 mois sous supervision.	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale - suivre un cours de maintien de la qualification théorique et pratique portant sur l'exploitant, et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. -Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -suivre, sous supervision un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs	- Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Recycle -Instruction en vol - NB/ Suivi fait par un instructeur agréé

Supérieur à 05ans	Avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Suivre un cours approuvé par l'ANAC de remise à niveau et réussir au contrôle de connaissances théoriques et à l'épreuve pratique d'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments, -Doit passer un contrôle de compétence sur un avion ou un simulateur de vol du type correspondant (20 heures de vol minimum) -Satisfaire au test de compétences linguistiques NB/ Doit être présenté au test par un instructeur agréé	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -doit satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation et satisfaire aux tests de qualification théorique et pratique portant sur l'exploitant, et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. -Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.	-Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale. -Avoir satisfait aux conditions de délivrance d'une licence de technicien d'entretien/ maintenance d'aéronef -avoir accumulé au moins six (06) mois d'expérience pratique de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef	Doit avoir l'autorisation de l'ANAC -Prouver son aptitude physique et mentale -Recyclage -Instruction en vol 60 heures NB/ Suivi fait par un instructeur agréé
-------------------	---	--	---	---

APPENDICE 2.1.7 : EXIGENCES POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS**1. OBJET**

Le présent appendice définit les conditions additionnelles concernant les tests théoriques et pratiques en matière d'exigences pour la qualification de vol aux instruments.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux candidats pour une qualification de vol aux instruments.

3. PROCÉDURE

(a) *Connaissances aéronautiques.* — Un candidat à une qualification de vol aux instruments doit recevoir une formation au sol dispensée par un instructeur habilité dans les domaines des connaissances suivantes qui s'appliquent à la qualification recherchée :

- (1) les dispositions des règlements qui s'appliquent aux opérations aériennes en IFR ;
- (2) l'information appropriée sur les documents et guides publiés par l'ANAC et qui s'appliquent aux opérations aériennes en IFR ;
- (3) le système de contrôle du trafic aérien et les procédures opérationnelles de vol aux instruments ;
- (4) la navigation et les approches en IFR et par utilisation des systèmes de navigation ;
- (5) utilisation des procédures IFR en route et aux approches ;
- (6) collecte et utilisation des rapports et prévisions sur la météo et les éléments de tendance basés sur cette information ;
- (7) observations des personnels sur les conditions météorologiques ;
- (8) opérations sûres et efficaces de l'aéronef sous les conditions de vol aux instruments ;
- (9) identification des situations météorologiques critiques et évitement des vents de cisaillement ;
- (10) jugement et décision à prendre dans le domaine aéronautique ;
- (11) gestion des ressources en matière d'équipage, dont la communication et la coordination.

(b) *Compétences pour le vol.* — un candidat à une qualification de vol aux instruments doit recevoir, sur un aéronef ou sur un simulateur, une formation dispensée par un instructeur habilité, et incluant les domaines opérationnels suivants :

- (1) préparation pré vol ;
- (2) procédures pré vol ;
- (3) procédures et autorisations du contrôle du trafic aérien ;
- (4) vol en référence aux instruments ;
- (5) systèmes de navigation ;
- (6) procédures d'approche aux instruments ;
- (7) opérations d'urgence ;
- (8) procédures post vol.

(c) *Expérience aéronautique.* — Un candidat à l'obtention d'une qualification aux instruments doit avoir :

- (1) au moins 50 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, dont 10 heures sur des avions pour la qualification aux instruments avion ;
- (2) un total de 40 heures simulé ou réel aux instruments, dans les domaines opérationnels de cette section, incluant :
 - (i) au moins 15 heures d'entraînement aux instruments avec un instructeur habilité, sur la catégorie d'aéronef pour lequel la qualification est recherchée ;
 - (ii) au moins 3 heures d'entraînement aux instruments adaptées à la qualification aux instruments recherchée et dispensée par un instructeur habilité dans le cadre de la préparation du test pratique, dans les 60 jours précédant le test ;
 - (iii) pour une qualification de vol aux instruments avion, un entraînement de vol aux instruments sur les procédures spécifiques des vols sur campagne aux avions et qui inclut au moins un vol à vue en avion exécuté en IFR et qui comporte :
 - (A) une distance d'au moins 250 miles nautiques sur des routes aériennes ou sur des routes déterminées par les services de la circulation aérienne ;
 - (B) une approche aux instruments à chaque aéroport ;
 - (C) trois différents types d'approches avec usage de systèmes de navigation ;
 - (iv) pour une qualification aux instruments hélicoptère, une formation aux instruments spécifique aux

hélicoptères pour des vols à vue incluant au moins un vol IFR et qui comporte :

- (A) une distance d'au moins 100 miles nautiques sur une route aérienne ou sur une route déterminée par les services de la circulation aérienne ;
- (B) une approche aux instruments à chaque aéroport ;
- (C) trois différents types d'approche avec usage de systèmes de navigation ;

(v) pour une qualification aux instruments aérodynamique, une formation aux instruments spécifique aux aérodynames pour des vols en campagne incluant au moins un vol IFR et qui comporte :

- (A) une distance d'au moins 250 miles nautiques sur une route aérienne ou sur une route déterminée par les services de la circulation aérienne ;
- (B) une approche aux instruments à chaque aéroport ;
- (C) trois différents types d'approche avec usage de systèmes de navigation.

APPENDICE 2.1.11 : EXIGENCES ADDITIONNELLES POUR LES AUTORISATIONS DE CATÉGORIE II ET CATÉGORIE III

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences additionnelles pour les autorisations de catégorie II et catégorie III.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux pilotes candidats à l'obtention des autorisations de catégories II et catégorie III.

3. PROCÉDURE

- (a) L'ANAC délivre des autorisations pilote Catégorie II ou Catégorie III en toutes lettres, et qui font partie intégrante de la qualification de vol aux instruments du candidat ou de la licence de pilote de ligne.
- (b) Au moment de la délivrance initiale, l'autorisation comporte les limitations suivantes :
 - (1) pour les opérations Catégorie II, 1600 pieds RVR et 150 pieds de hauteur de décision ;
 - (2) pour les opérations Catégorie III, telles que spécifiées dans l'autorisation.
- (c) Pour la levée des limitations sur les autorisations pilote Catégorie II ou Catégorie III :
 - (1) la limitation pour un détenteur d'une autorisation Catégorie II peut être levée si, dans les 6 derniers mois, il a effectué trois approches ILS catégorie II avec 150 pieds de hauteur de décision dans des conditions d'atterrissage réelles ou simulées ; ou
 - (2) la limitation relative à la Catégorie III peut être levée si l'expérience spécifiée par l'autorisation est prouvée.
- (d) Un détenteur d'autorisation ou un candidat à l'obtention d'une autorisation peut utiliser un simulateur de vol si ce dernier est homologué en vue de remplir les exigences du paragraphe (e) de cette section ou le test pratique requis pour l'autorisation Catégorie II ou Catégorie III.
- (e) Catégorie II — exigences pour le test pratique :
 - (1) un candidat à l'obtention des autorisations suivantes doit passer un test pratique :
 - (i) délivrance et renouvellement d'une autorisation de pilote Catégorie II ;
 - (ii) l'ajout d'un autre type d'aéronef à l'autorisation de pilote Catégorie II ;
 - (1) afin de pouvoir se présenter au test pratique pour l'obtention d'une autorisation suivant les dispositions de cette section, le candidat doit :
 - (i) remplir les exigences du Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel, section 2.1.11 ;
 - (ii) si le candidat n'a pas réussi au test pratique pour cette autorisation durant les 12 mois précédant le mois du test :
 - (A) remplir les exigences du Règlement Aéronautique relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Exploitation technique des aéronefs ;
 - (B) avoir accompli au moins 6 approches ILS durant les 6 derniers mois précédant le test, dont 3 approches au moins sont conduites sans l'utilisation d'un dispositif coupleur d'approche ;

- (3) un candidat doit effectuer les approches spécifiées dans le paragraphe (e), alinéa (2), sous-alinéa (ii) (B) de cette section :
- (i) sous des conditions réelles ou simulées de vol aux instruments ;
 - (ii) à la hauteur minimale de décision pour une approche ILS sur un type d'aéronef sur lequel le test pratique est conduit, à l'exception du fait que les approches n'ont pas besoin d'être menées à la hauteur décision requise pour les opérations catégorie II
 - (iii) à la hauteur de décision autorisée par la catégorie II seulement si un simulateur de vol homologué est utilisé ;
 - (iv) sur un aéronef de même catégorie, classe et type, selon besoin, que celui sur lequel le test pratique a été conduit ou sur un simulateur homologué qui :
- (A) correspond à un aéronef de même catégorie, classe et type que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;
 - (B) est délivrée en conformité avec un cours homologué conduit par un centre de formation agréé suivant le Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des Organismes de formation aéronautique.
- (4) le temps de vol acquis dans le cadre de la satisfaction des exigences du paragraphe (e), alinéa (2), sous-alinéa (ii) (B) peut être utilisé pour remplir les exigences du paragraphe (e), alinéa (2), sous-alinéa (ii) (A) de cette section.
- (f) Procédures de test pratique pour la Catégorie III — le test pratique comprend une partie orale et une partie en vol :
- (1) partie Orale. — Dans la partie orale du test pratique, un candidat doit démontrer ses connaissances dans les domaines suivants :
- (i) distance d'atterrissage requise ;
 - (ii) détermination de la hauteur de décision ;
 - (iii) procédures et techniques d'approche manquée en utilisant des indicateurs d'attitude calculée ou fixe ;
 - (iv) utilisation et limitations de la visibilité RVR ;
 - (v) utilisation des aides visuelles ; leur disponibilité ou limitations ; altitude à laquelle elles sont normalement discernables pour une visibilité RVR réduite ;
 - (vi) procédures et techniques relatives à la transition du vol non visuel au vol à vue durant l'approche finale avec une visibilité réduite RVR ;
 - (vii) effets des vents de cisaillements verticaux et horizontaux ;
 - (viii) caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage ;
 - (ix) caractéristiques et limitations du directeur de vol, du coupleur d'approche automatique (y compris une démultiplication de l'axe) de la commande automatique des gaz et des autres équipements requis pour la catégorie II ;
 - (x) assignation des tâches au copilote durant les approches catégorie II, à moins que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ne requiert pas un copilote ;
 - (xi) instruments et équipements de signalisation des défaillances des systèmes.
- (2) partie en vol — Les exigences suivantes s'appliquent à la partie en vol du test pratique :
- (i) la partie vol doit être conduite sur un aéronef de même catégorie, classe, et type que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ou sur un simulateur homologué qui :
- (A) correspond à un aéronef de même catégorie, classe et type que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;
 - (B) est délivrée en conformité avec un cours homologué conduit par un centre de formation certifié suivant les dispositions du Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de formation.
- (ii) la partie vol doit comporter au moins deux approches ILS à 100 pieds au-dessus du sol et inclure au moins un atterrissage et une approche interrompue ;
 - (iii) toutes les approches effectuées durant la partie vol doivent l'être avec l'utilisation d'un système approuvé de contrôle et de guidage de vol, excepté le cas où un coupleur approuvé d'approche automatique est installé ou une approche au moins doit être effectuée en utilisant les commandes du directeur de vol ;
 - (iv) lorsqu'un avion multimoteur avec des performances lui permettant d'exécuter une approche

interrompue avec un moteur en panne, est utilisé pour le test pratique, la partie vol doit inclure les performances de l'approche interrompue à l'aide d'un seul moteur, lequel est le plus critique, selon le cas, et doit être mis au ralenti ou coupé avant que le marker intermédiaire ne soit atteint dans la phase d'atterrissage ;

- (v) si un simulateur de vol correspondant à un multimoteur est utilisé pour le test pratique, le candidat doit exécuter une approche interrompue avec le moteur le plus critique en panne ;
- (vi) pour une autorisation pour un aéronef qui requiert une qualification de type, le candidat doit passer un test pratique en relation avec un copilote qui détient une qualification de type sur un aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;
- (vii) Un inspecteur ou évaluateur peut interroger le candidat à tout moment durant le test pratique.

(g) Catégorie III — Exigences pour le test pratique :

(1) l'ANAC exige que le candidat réussisse au test pratique pour :

- (i) la délivrance ou le renouvellement de l'autorisation Catégorie III ;
- (ii) l'ajout d'un autre type d'aéronef à l'autorisation catégorie III.

(2) pour pouvoir passer le test pratique, un candidat doit :

- (i) remplir les exigences en matière de catégories I et II du Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel, section 2.1.11.
- (ii) au cas où le candidat n'a pas réussi au test pratique pour cette autorisation durant les 12 derniers mois précédant le mois du test :

- (A) remplir les conditions prévues par le Règlement Aéronautique relatif à l'Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 ;
- (B) avoir effectué au moins 6 approches ILS durant les 6 (six) mois précédant le mois du test, dont 3 (trois) sont menées sans l'utilisation d'un coupleur d'approche ;

(3) un candidat doit mener les approches spécifiées au paragraphe (2), alinéa (ii), sous-alinéa (B) de cette section :

- (i) suivant les conditions de vol aux instruments simulés ou réels ;
- (ii) à la hauteur de décision ou d'alerte pour l'approche ILS sur le type d'aéronef sur lequel le test pratique doit être mené ;
- (iii) pas nécessairement à la hauteur de décision autorisée par les opérations catégorie III
- (iv) à la hauteur de décision ou d'alerte autorisée, selon besoin, par les opérations catégorie III menées sur un simulateur de vol homologué ;
- (v) sur un aéronef de même catégorie, classe et type que celui sur lequel le test pratique est conduit ou sur un simulateur de vol homologué qui :

- (A) correspond à un aéronef de même catégorie, classe et type, selon besoin, que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;
- (B) est délivrée en conformité avec un cours homologué conduit par un centre de formation agréé suivant les dispositions du Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de formation.

(4) exigences en matière de connaissances : un candidat doit démontrer ses connaissances dans les domaines suivants :

- (i) distance d'atterrissage requise ;
- (ii) détermination de la hauteur de décision ou d'alerte, si besoin, avec notamment l'utilisation d'un radar altimètre ;
- (iii) identification des pannes significatives rencontrées avant et après avoir atteint la hauteur de décision ou d'alerte selon besoin, et réaction appropriée ;
- (iv) procédures et techniques d'approche interrompue avec l'utilisation d'indicateurs d'attitude calculés ou fixes et perte d'altitude anticipée et relativement à des manœuvres manuelles ou automatiques et à une altitude d'initiation, selon besoin ;
- (v) utilisation et limitations de la visibilité RVR, y compris la détermination et le contrôle de la visibilité RVR et les transmissomètres ;
- (vi) utilisation, disponibilité ou limitations des signaux visuels et l'altitude à laquelle ils sont normalement discernables compte tenu de la visibilité RVR réduite, y compris :

- (A) dégradation non prévue des conditions à moins du minimum RVR durant l'approche, la

- phase finale d'atterrissage et le roulage ;
- (B) démonstration des références visuelles prévues avec des conditions météorologiques minimales ;
- (C) les séquences de signaux visuels durant une approche pour laquelle la visibilité est supérieure ou égale aux minima d'atterrissage ;
- (D) procédures et techniques pour effectuer une transition d'un vol aux instruments à un vol à vue durant une approche finale sous visibilité RVR réduite.

- (vii) effets des vents de cisaillement verticaux et horizontaux ;
- (viii) caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage ;
- (ix) caractéristiques et limitations du directeur de vol, du coupleur auto-approche (y compris une démultiplication de l'axe), de la commande automatique des gaz et des autres équipements requis pour la catégorie III ;
- (x) assignation des tâches au copilote durant les approches catégorie III, à moins que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ne requiert pas un copilote ;
- (xi) identification des limites acceptables des positions de l'aéronef et de la trajectoire du vol durant l'approche, la phase finale de l'atterrissage, si besoin, ou le roulage ;
- (xii) identification des défaillances des systèmes embarqués ou au sol, en particulier après franchissement de la hauteur de décision ou d'alerte, selon besoin.

(5) exigences en matière de compétence en vol :

- (i) un candidat doit subir le test pratique sur un aéronef de même catégorie, classe, et type d'aéronef, selon besoin, que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ou sur un simulateur homologué ; et qui :

- (A) correspond à un aéronef de même catégorie, classe et type, selon besoin, que l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;
- (B) est délivrée en conformité avec un cours homologué conduit par un centre de formation agréé suivant les dispositions du Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de formation.

- (iii) le test pratique consiste en deux approches ILS à 100 pieds au-dessus du sol, dont un atterrissage interrompu initié à partir d'une très basse altitude et qui peut déboucher sur un toucher durant les manœuvres ;
- (iv) le candidat doit effectuer toutes les approches durant le test pratique à l'aide d'un système automatique d'atterrissage homologué ou un système équivalent approuvé par l'Autorité ;
- (v) lorsqu'un aéronef multimoteur avec des performances lui permettant d'exécuter une approche interrompue avec un moteur en panne est utilisé pour le test pratique, ce dernier doit inclure les performances relatives à l'exécution d'une approche interrompue avec le moteur le plus critique, selon besoin, mis au ralenti ou coupé avant le franchissement des markers intermédiaires ou extérieurs ;
- (vi) si un simulateur de vol correspondant à un multimoteur est utilisé pour le test pratique, le candidat doit exécuter une approche interrompue avec le moteur le plus critique en panne ;
- (vii) pour une autorisation pour un aéronef qui requiert une qualification de type, le candidat doit réussir au test pratique en relation avec un copilote qui détient une qualification de type sur un aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ;

- (vii) sous réserve des limitations de ce paragraphe, pour les opérations catégorie III b relatives à l'utilisation d'un système de contrôle de roulage avec tolérance de panne, le candidat doit exécuter au moins un roulage avec utilisation de références visuelles ou une combinaison de références visuelles et aux instruments. Le candidat doit initier cette manœuvre par un désengagement du système de tolérance de panne du système de contrôle du roulage :

- (A) après que le train principal ait touché la piste ;
- (B) avant que le train avant ait touché la piste ;
- (C) dans des conditions correspondant à un atterrissage en sécurité avec déplacement latéral des plus sévères ; et
- (D) dans les conditions météorologiques prévues pour les opérations Catégorie III B ;

- (6) un inspecteur ou évaluateur peut interroger le candidat à tout moment durant le test pratique

APPENDICE 2.1.12 : AUTORISATION SPÉCIALE DE PILOTE — AÉRONEFSIMMATRICULÉS EN RÉPUBLIQUE DU CONGO ET LOUÉS PAR UNE PERSONNE PHYSIQUE OU MORALE ÉTRANGÈRE**1. OBJET**

Le présent appendice définit les exigences d'autorisation spéciale de pilote pour des avions immatriculés en République du Congo et loués par une personne physique ou morale étrangère.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux avions immatriculés en République du Congo et loués par une personne physique ou morale étrangère.

3. PROCÉDURE

(a)Éligibilité. — Pour obtenir la délivrance et le renouvellement de l'autorisation spéciale de pilote, le candidat doit :

- (1) détenir une licence de pilote étrangère en cours de validité et délivrée par une Autorité aéronautique d'un État contractant, d'où il est originaire ou, où il réside ;
- (2) détenir une licence étrangère en cours de validité qui incorpore les qualifications de catégorie, de classe, aux instruments ou de type, relatives à l'aéronef concerné ;
- (3) remplir les conditions médicales requises pour la délivrance de la licence étrangère délivrée par une Autorité aéronautique d'un État contractant, d'où il est originaire ou où il réside ;
- (4) rendre toute autorisation spéciale qu'il détient à l'Autorité qui la lui a délivrée avant de pouvoir bénéficier d'une autre autorisation spéciale ;
- (5) montrer un carnet de vol prouvant la conformité avec les exigences du Règlement Aéronautique relatif au Service de la Navigation Aérienne, Partie 1 ;
- (6) dire quand est ce que le candidat atteindra l'âge de 60 ans ;
- (7) présenter une copie de la licence étrangère de pilote et une lettre du locataire d'aéronef qui :
 - (i) prouve que la personne est employée par le locataire ;
 - (ii) précise le type d'aéronef que la personne va utiliser ;
 - (iii) précise que la personne est qualifiée pour l'exercice des privilèges mentionnés sur la licence et relatifs à l'aéronef concerné, et que la personne a subi, de manière satisfaisante, la formation au sol et en vol requis pour l'aéronef concerné.

(b)Privilèges. — Une personne bénéficiaire d'une autorisation spéciale de pilote suivant les dispositions de la présente réglementation ne peut exercer que les privilèges prévus par cette autorisation spéciale.

(c)Limitations générales. — Une personne exerçant les privilèges d'une autorisation spéciale :

- (1) doit détenir une seule autorisation spéciale ;
- (2) peut effectuer tout vol commercial entre des pays étrangers et durant la période de validité de l'autorisation ;
- (3) doit se conformer aux limitations spécifiées dans l'autorisation spéciale.

(d)Date d'expiration. — Toute autorisation spéciale délivrée suivant ces règlements, expire :

- (1)60 mois à compter du mois de délivrance, à moins qu'elle ne soit suspendue ou retirée auparavant ;
- (2) lorsque le contrat de location expire ou lorsque la personne détentrice de l'autorisation spéciale n'est plus employée par le locataire de l'aéronef ;
- (3) lorsque la licence étrangère de pilote a été retirée, suspendue ou n'est plus en état de validité ; ou
- (4) lorsque les conditions médicales requises pour la licence étrangère de pilote ne sont plus satisfaites.

(e)Renouvellement. — Un détenteur d'une autorisation spéciale peut demander l'extension de sa validité de 60 jours, à condition que :

- (1) il continue à remplir les dispositions de cette section ;
- (2) il rend l'autorisation spéciale qui a expiré dès réception de la nouvelle.

APPENDICE 2.2.4 : MANŒUVRES ET PROCÉDURES POUR L'ENTRAÎNEMENT EN VOLS PRÉ SOLO**1. OBJET**

Le présent appendice définit les exigences en matière de manœuvres et procédures pour l'entraînement en vols pré solo.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux élèves pilotes devant recevoir une formation en vue des vols pré solo.

3. PROCÉDURE

(a) Un élève pilote qui reçoit un entraînement pour les vols en solo doit subir une formation pour les manœuvres et procédures suivantes, selon le cas, pour chaque qualification de catégorie et de classe :

- (1) procédures appropriées de préparation des vols, incluant la programmation et la préparation des vols, des opérations moteurs et systèmes aéronautiques ;
- (2) roulage ou opérations sur les aires, incluant les mouvements ;
- (3) atterrissages et décollages, incluant les vents normaux et de travers ;
- (4) vol direct et nivelé, et virage dans les deux directions ;
- (5) montées et virages en montée ;
- (6) procédures au niveau des aéroports, incluant les arrivées et les départs ;
- (7) évitement de collision, des vents de cisaillement, et des turbulences de sillage ;
- (8) descentes, avec ou sans virage, avec des configurations de traînée importante ou faible ;
- (9) vol à différentes vitesses, de la croisière au vol lent ;
- (10) décrochages à partir de différentes configurations de vol et puissance avec reprise initiée dès les premiers signes de décrochage et reprise après décrochage total ;
- (11) procédures d'urgence et mauvais fonctionnement des équipements ;
- (12) manœuvres avec références terrestres ;
- (13) approches avec un moteur en panne simulée ;
- (14) mauvais atterrissage ;
- (15) remise des gaz.

(b) Un élève pilote qui reçoit un entraînement pour les vols solo doit subir une formation additionnelle pour les manœuvres et procédures suivantes, si applicables, pour chaque qualification de Catégorie et de classe :

(1) sur hélicoptère :

- (i) approches ;
- (ii) vols stationnaires et virages ;
- (iii) procédures d'urgence simulées, incluant des descentes en auto rotation avec récupération de puissance ;
- (iv) décélérations rapides ;
- (v) approches et atterrissages avec une panne simulée d'un moteur pour les hélicoptères multimoteurs ;

(2) sur giravion :

- (i) approches ;
- (ii) taux de descente élevée avec puissance et une simulation de coupure des gaz et reprise à partir de ces configurations de vol ;
- (iii) procédures d'urgence simulée, incluant des simulations d'atterrissages ou de décollages avec panne moteurs ;

(3) sur aérodyne :

- (i) approches ;
- (ii) manœuvres et virages ;
- (iii) pour les aéronautiques multimoteurs et sustentés, des approches et des atterrissages avec un moteur en panne ;

(4) sur planeur :

- (i) les manœuvres et procédures citées dans le paragraphe (a) ci-dessus ;
- (ii) lancées, incluant les vents normaux et de travers ;

- (iii) Inspection du dispositif de traction et revue des procédures de remise en service ;
- (iv) procédures de remorquage en l'air, au sol ou décollage ;
- (v) procédures pour monter et démonter le planeur ;
- (vi) mauvais atterrissages ;
- (vii) procédures et techniques pour la prise en compte de la température ; et
- (viii) opérations d'urgence, incluant les procédures en cas de rupture du dispositif de traction.

(5) sur dirigeable :

- (i) opérations de délestage, de contrôle de pression des ballonnets et de chauffage ;
- (ii) atterrissages avec une compensation statique négative ;

(6) sur ballon :

- (i) procédures de conception et de montage ;
- (ii) ascensions et descentes ;
- (iii) atterrissages et procédures de reprise ;
- (iv) opérations à gaz ou à air chaud, ballastes, valves, vents, et autres équipements ;
- (iv) utilisation des valves de dégonflement ou des panneaux de rupture pour simuler des situations d'urgence ;
- (vi) les effets du vent sur les angles de montée et d'approche ;
- (vii) détection des obstructions et techniques d'évitement.

APPENDICE 2.2.6 : MANŒUVRES ET PROCÉDURES POUR L'ENTRAÎNEMENT EN VOL SUR CAMPAGNE

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences en matière de manœuvres et procédures pour l'entraînement en vol sur campagne.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux élèves pilotes devant recevoir un entraînement en vue des vols sur campagne.

3. PROCÉDURE

(a) Un élève pilote qui subit un entraînement pour les vols en campagne doit effectuer les manœuvres et procédures suivantes :

(1) sur un avion ou un aérogyre :

- (i) utilisation de cartes aéronautiques pour la navigation VFR et à l'estime avec un compas magnétique ;
- (ii) utilisation des diagrammes de performances relatifs aux vols de campagne ;
- (iii) collecte et analyse des bulletins et prévisions météo, y compris l'identification des situations météo critiques et l'évaluation de la visibilité en vol ;
- (iv) restrictions opérationnelles, identification et évitement des obstacles dans la zone géographique ou l'élève pilote effectuera les vols en campagne ;
- (v) utilisation de la radio pour la navigation VFR et communication dans les deux sens
- (vi) montée aux meilleurs angles et taux ;
- (vii) Contrôle et manœuvre uniquement avec référence aux instruments de vol, y compris les vols directs et nivelés, virages, descentes, montées, utilisation des aides radio, instructions ATC.

(2) sur un aérodyne :

- (i) les règles spécifiées dans cette section, selon le cas ;
- (ii) procédures de décollage, d'approche et d'atterrissage, y compris les décollages en haute altitude, raides et profonds, approches et atterrissages ;

(3) sur un planeur :

- (i) les règles spécifiées dans cette section, selon le cas ;
- (ii) atterrissages effectués sans l'utilisation de l'altimètre et à partir de 2000 pieds au moins ;
- (iii) identification des conditions météo et de la haute atmosphère favorable aux vols en piquée, en montée, en descente et contrôle d'altitude ;

(2) sur un dirigeable :

- (i) les règles spécifiées dans cette section, selon le cas ;
- (ii) contrôle de la pression pour les montées et les descentes et contrôle de l'altitude ;
- (iii) contrôle du dirigeable uniquement en référence aux instruments ;
- (iv) identification des conditions météo et de la haute atmosphère pour la conduite du vol sur campagne.

APPENDICE 2.5.2 : CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION

1. OBJET

Le présent appendice définit les conditions générales relatives à la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple — Avion.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique à toute personne physique ou morale devant recevoir une licence de pilote en équipage multiple — Avion.

3. PROCÉDURE

3.1 FORMATION

- (a) Pour remplir les conditions de délivrance de la licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion, le candidat doit avoir suivi une formation homologuée. La formation doit être fondée sur la compétence et doit avoir eu lieu en environnement d'exploitation en équipage multiple.
- (b) À l'issue de la formation, le candidat aura acquis les connaissances, l'habileté et les attitudes requises comme éléments essentiels pour l'exécution des fonctions de copilote d'avion de transport à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

3.2 NIVEAU D'ÉVALUATION

- (a) Le candidat à une licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion doit avoir fait une démonstration satisfaisante de ses performances dans les neuf unités de compétence spécifiées à la sous-section 3ci-dessous, au niveau de compétence avancé défini dans le sous-chapitre 4ci-dessous.
Le programme de formation pour une licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion et les divers niveaux de compétence sont indiqués dans les procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).

3.3 UNITÉS DE COMPÉTENCE

- (a) Les neuf unités de compétence pour lesquelles le candidat doit faire une démonstration en application de la section 2.5.2, paragraphe (c) du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel, sont les suivantes :

- (1) application des principes de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;
- (2) exécution des opérations au sol ;
- (3) exécution du décollage ;
- (4) exécution de la montée ;
- (5) exécution de la croisière ;
- (6) exécution de la descente ;
- (7) exécution de l'approche ;
- (8) exécution de l'atterrissage ;
- (9) exécution des opérations après-atterrissage et après-vol.

1. — Les unités de compétence sont divisées en éléments constitutifs, pour lesquels des critères de performance précis ont été définis. Les éléments de compétence et les critères de performance figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).

2. — L'application des principes de la gestion des menaces et des erreurs est une unité de compétence

particulière qui doit être intégrée à chacune des autres unités de compétence aux fins de la formation et des tests.

3.4 VOL SIMULÉ

- (a) Les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour acquérir l'expérience spécifiée dans le Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel, doivent avoir été approuvés par l'ANAC.
- (b) Les simulateurs d'entraînement au vol doivent être classés comme suit :

(1) *Type I.* — Dispositifs de formation électronique et d'entraînement pour tâche partielle approuvés par l'ANAC qui :

- (i) comprennent certains accessoires, comme une réplique fonctionnelle de bloc manette(s), de manche latéral ou de clavier de FMS, en plus des éléments que l'on trouve normalement sur un ordinateur de bureau ; et qui
- (ii) font appel à l'activité psychomotrice, avec application appropriée de force, et qui permettent de mesurer les temps de réaction.

(2) *Type II.* — Simulateur d'entraînement au vol représentant un avion à turbomachine(s) générique
Il peut s'agir d'un simulateur d'entraînement au vol équipé d'un système de visualisation diurne et répondant par ailleurs au minimum aux spécifications équivalant aux FAA FTD niveau 5 ou JAA FNPT I, MCC.

(3) *Type III.* — Simulateur d'entraînement au vol représentant un avion multi turbomachine certifié pour un équipage de deux pilotes, avec système de visualisation diurne perfectionné et pilote automatique.

Il peut s'agir d'un simulateur d'entraînement au vol équipé d'un système de visualisation diurne et répondant par ailleurs au minimum aux spécifications d'un simulateur de niveau B définies dans le document JAR STD 1A amendé et dans le document FAA AC 120-40B amendé, y compris un moyen alternatif de conformité (AMOC), comme le permet l'AC120-40B. (On peut utiliser certains simulateurs de vol complets de niveau A précédemment évalués qui ont été approuvés pour la formation et le contrôle des manœuvres requises.)

(4) *Type IV.* — Équivalent intégral d'un simulateur de vol complet de niveau D ou d'un simulateur de vol de niveau C avec système de visualisation diurne perfectionné.

Il peut s'agir d'un simulateur d'entraînement au vol répondant au minimum aux spécifications de simulateurs des niveaux C et D définies dans le document JAR STD 1A amendé et dans le document FAA AC 120-40B amendé, y compris un moyen alternatif de conformité (AMOC), comme le permet l'AC 120-40B.

4. LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION NIVEAUX DE COMPÉTENCE

4.1 HABILITÉ DE PILOTAGE ESSENTIELLE

Le niveau de compétence auquel le candidat doit avoir rempli les conditions de la licence de pilote privé spécifiées dans le Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel, Chapitre 2, sous-chapitre 2.3, y compris les conditions relatives au vol de nuit, et, en plus, auquel il aura exécuté, en souplesse et avec précision, toutes les procédures et les manœuvres de la formation au vol en perte de maîtrise et au vol par référence aux seuls instruments. Dès le début, toute la formation a lieu dans un environnement en équipage multiple, fondé sur les compétences et la gestion des menaces et des erreurs (TEM). Le niveau de la formation et de l'instruction initiale est élevé étant donné que l'habileté essentielle est comprise dans l'application débutante. Une évaluation à ce niveau confirme que la maîtrise de l'avion est maintenue en permanence, d'une manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

4.2 NIVEAU 1 (DE BASE)

À ce niveau de compétence, l'évaluation confirme que la maîtrise de l'avion ou de la situation est maintenue en permanence et d'une manière telle que, en cas de doute au sujet de la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre, une mesure correctrice est prise. La performance dans un environnement de poste de pilotage générique n'est pas encore systématiquement conforme aux normes de connaissances, d'habileté opérationnelle et de réussite spécifiées pour les compétences essentielles. Une formation continue est nécessaire pour que le stagiaire atteigne une norme d'exploitation initiale acceptable. Il sera convenu de plans précis d'amélioration de la performance ou de perfectionnement personnel, et les détails seront consignés. Le candidat doit faire l'objet d'une évaluation continue visant à déterminer s'il remplit les conditions nécessaires pour passer aux phases suivantes de formation et d'évaluation.

4.3 NIVEAU 2 (INTERMÉDIAIRE)

À ce niveau de compétence, l'évaluation confirme que la maîtrise de l'avion ou de la situation est maintenue en permanence et d'une manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée. La formation correspondant au niveau 2 doit être donnée selon les règles de vol aux instruments, mais il n'est pas nécessaire qu'elle soit particulière à un type d'avion donné. À l'issue de la formation de niveau 2, le candidat doit prouver qu'il a un niveau de connaissances et d'habileté opérationnelle qui convient pour l'environnement considéré et qu'il atteint la norme de base relative à la capacité essentielle. Un complément de formation et un plan de perfectionnement précis peuvent être nécessaires pour que le stagiaire maintienne ou améliore son pilotage de l'aéronef, son comportement en tant que leader ou sa façon de gérer le travail en équipe. L'objectif de performance clé est l'amélioration et le perfectionnement pour atteindre la « norme ». Toute compétence essentielle jugée non satisfaisante doit être étayée par des éléments concrets et correspondre à un plan d'action.

4.4 NIVEAU 3 (AVANCÉ)

Ce niveau de compétence est requis pour remplir les fonctions de copilote et interagir à ce titre sur avion à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, dans les conditions de vol à vue et de vol aux instruments. L'évaluation confirme que la maîtrise de l'avion ou de la situation est maintenue en permanence et d'une manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée. Le candidat doit avoir systématiquement prouvé qu'il a les connaissances, l'habileté et les attitudes requises pour utiliser de façon sûre un type d'avion applicable selon les critères de performance spécifiés.

On trouve des éléments sur l'élaboration de critères de performance dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).

APPENDICE 2.8.4 : QUALIFICATIONS ET LIMITATIONS DE L'INSTRUCTEUR EN VOL

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences en matière de qualification et limitations de l'instructeur en vol.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux détenteurs d'une qualification d'instructeur en vol.

3. PROCÉDURE

(a) Tout détenteur d'une qualification ou d'une autorisation d'instructeur doit observer les privilèges et limitations suivants :

- (1) *Heures d'entraînement.* — Un instructeur en vol ne peut pas conduire plus de 8 heures de formation en vol dans toute tranche de 24 heures consécutives (voir Appendice du Règlement Aéronautique relatif à l'Exploitation des aéronefs, Partie 1 pour les limitations).
- (2) *Qualifications requises.* — Un instructeur en vol ne peut pas mener une formation en vol à bord d'un aéronef pour lequel il ne détient pas :
 - (i) une licence de pilote et une qualification ou autorisation d'instructeur avec la qualification appropriée de catégorie et de classe ;
 - (ii) selon le cas une qualification de type.

(b) Pour une formation en vol aux instruments ou une formation pour une qualification de type non limitée au VFR, une qualification de vol aux instruments sur la licence de pilote et la qualification ou l'autorisation d'instructeur :

- (1) *Limitations sur les mentions.* — Un instructeur en vol ne peut pas porter une mention sur :
 - (i) la licence de l'élève pilote ou son carnet de vol pour les privilèges liés aux vols solo, à moins que l'instructeur en vol n'ait :
 - (A) donné à l'élève pilote la formation en vol requise pour les privilèges liés aux vols en solo et en conformité avec cette section ;
 - (B) confirmé que l'élève pilote est préparé à conduire un vol en toute sécurité dans des conditions connues et sous réserve des limitations contenues dans le carnet de vol de

- celui-ci et que l'instructeur considère que c'est nécessaire pour la sécurité du vol ;
- (C) donné à l'élève pilote une formation de pilote sur un modèle d'aéronef similaire à celui sur lequel les vols en solo sont effectués ;
- (D) porté la mention relative au modèle spécifique d'aéronef sur le carnet de vol de l'élève pilote.
- (2) la licence de l'élève pilote ou son carnet de vol pour les privilèges liés aux vols solo sur campagne, à moins que l'instructeur en vol n'ait confirmé que :
- (i) la préparation du vol, la programmation, l'équipement et les procédures sont adéquats pour le vol proposé dans les conditions existantes et sous réserve des limitations contenues dans le carnet de vol du stagiaire et que l'instructeur considère que c'est nécessaire pour la sécurité du vol ;
- (ii) l'élève pilote à la mention solo appropriée pour le modèle d'aéronef concerné ;
- (3) la licence et le carnet de vol de l'élève pilote pour les vols en solo dans les espaces aériens de classe B ou au niveau d'un aéroport de classe B à moins que l'instructeur n'ait :
- (i) donné à l'élève pilote une formation au sol et en vol dans les espaces aériens de classe B ou au niveau d'un aéroport de classe B ;
- (ii) confirmé que l'élève pilote est compétent pour piloter l'aéronef en toute sécurité ;
- (4) le carnet de vol du pilote pour la revue d'un vol, à moins que l'instructeur n'ait fait cette revue en conformité avec les exigences de la section 1.4.6 du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel ; ou
- (5) le carnet de vol pour la revue d'un vol, à moins que l'instructeur n'ait fait cette revue en conformité avec les exigences du Règlement Aéronautique relatif au Services de la Navigation Aérienne, Partie 1 — Règles de l'air.
- (c) *Entraînement sur multimoteurs avion, hélicoptère ou aérodyne.* — Un instructeur en vol ne peut pas donner une formation requise pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification sur un avion, hélicoptère ou aérodyne multimoteurs à moins que l'instructeur n'ait au moins 5 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le modèle spécifique avion, hélicoptère ou aérodyne multimoteurs.
- (d) *Qualifications de l'instructeur pour pouvoir entraîner pour la première fois les candidats instructeurs :*
- (1) instructeur ne peut donner de l'instruction à un autre pilote qui ne détient pas de qualification ou d'autorisation d'instructeur à moins que cet instructeur :
- (i) ne détienne une qualification ou une autorisation d'instructeur avec une qualification appropriée, ait obtenu cette qualification depuis 24 mois au moins et n'ait donné au moins 40 heures de formation au sol ; ou
- (ii) ne détienne une qualification ou une autorisation d'instructeur avec une qualification appropriée et n'ait donné au moins 100 heures de formation au sol suivant un programme approuvé par l'Autorité ;
- (iii) ne remplisse les exigences prescrites à la section 1.2.11.2 en matière d'éligibilité ;
- (iv) n'ait donné au moins 200 heures de formation en vol comme instructeur en vol ;
- (v) pour la formation pour la qualification sur planeur, n'ait dispensé au moins 8 heures d'instruction comme instructeur en vol.
- (e) *Interdiction des mentions propres.* — Un instructeur en vol ne doit pas porter lui-même des mentions sur sa licence, ses qualifications ou autorisations requises.
- Instructions pour les Catégories II et III.* — Un instructeur en vol ne doit pas donner une formation sur les opérations Catégorie II ou Catégorie III à moins qu'il n'ait été formé et testé sur les opérations Catégorie II ou Catégorie III, selon le cas.

APPENDICE 3.2.6 : VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE DE NAVIGATEUR

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences en matière de validation de licence étrangère de navigateur.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux détenteurs de licences étrangères de navigateur.

3. PROCÉDURE

- (a) Le candidat doit présenter des documents montrant qu'il remplit les conditions médicales pour les navigateurs et telles que requises dans cette section.
- (b) Pour être considérée comme valable, une attestation médicale délivrée par un autre État doit être acceptée par l'Autorité dans le cadre de la validation de la licence de navigateur.
- (c) Limitations. — L'ANAC peut imposer les restrictions suivantes sur chaque licence délivrée sous les conditions des sections 3.2.3 et 3.2.9 du présent règlement.
- (1) ceci est valable uniquement :
- (i) pour les vols entre pays étrangers et les vols de transport aérien international ;
 - (ii) durant la période pour laquelle le détenteur de la licence est employé par la personne physique ou morale à qui l'aéronef dont la certification est requise à la section 3.2.3 est loué ;
 - (iii) lorsque le détenteur de la licence remplit les tâches de navigateur sur les aéronefs immatriculés en République du Congo et telles que précisées à la section 3.2.3 ;
- (2) l'ANAC s'assure que chaque licence délivrée suivant les conditions de cette section contient les éléments suivants :
- (i) le nom de la personne physique ou morale à qui l'aéronef est loué ;
 - (ii) le type d'aéronef ;
 - (iii) la mention « Délivrée conformément aux conditions de la section 3.2.3 » ;
 - (iv) la mention « Sous réserve des privilèges et limitations contenus dans la licence étrangère, le certificat ou l'autorisation » ;
- (3) Toute autre mention ou restriction que l'ANAC jugera nécessaire.

APPENDICE 3.3.4 : VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE DE MÉCANICIEN NAVIGANT**1. OBJET**

Le présent appendice définit les exigences en matière de validation de licence étrangère de mécanicien navigant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux détenteurs de licences étrangères de mécanicien navigant.

3. PROCÉDURE

- (a) Le candidat doit présenter des documents montrant qu'il remplit les conditions médicales pour les mécaniciens navigants et telles que requises dans cette section.
- (b) Pour être considérée comme valable, une attestation médicale délivrée par un autre État doit être acceptée par l'ANAC dans le cadre de la validation de la licence de mécanicien navigant.
- (c) Limitations. — L'Autorité peut imposer les restrictions suivantes sur chaque licence délivrée sous les conditions de la section 3.3.4 du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel.
- (1) ceci est valable uniquement :
- (i) pour les vols entre pays étrangers et les vols de transport aérien international ;
 - (ii) durant la période pour laquelle le détenteur de la licence est employé par la personne physique ou morale à qui l'aéronef dont la certification est requise à la section 3.3.4 est loué ;
 - (iii) lorsque le détenteur de la licence remplit les tâches de mécanicien navigant sur les aéronefs immatriculés en République du Congo et telles que précisées à la section 3.3.4.
- (2) L'Autorité s'assure que chaque licence délivrée suivant les conditions de cette section contient les éléments suivants :
- (i) le nom de la personne physique ou morale à qui l'aéronef est loué ;
 - (ii) le type d'aéronef ;
 - (iii) la mention: « Délivrée conformément aux conditions de la section 3.3.4 » ;
 - (iv) la mention « Sous réserve des privilèges et limitations contenus dans la licence étrangère, le certificat ou l'autorisation » ;
 - (iv) Toute autre mention ou restriction que l'ANAC juge nécessaire.

<i>Signature du titulaire (VII) (Signature of bearer)</i>	XII. Qualifications (Ratings)	Validité (Validity)	Licence valide jusqu'au (Licence valid until)	OBSERVATIONS (XIII) (REMARKS)
Nom(s) (IV) : _____ (NAME)				
Prénom(s) (IV) : _____ (FIRST NAME)				
Né(e) le (IVa) : _____ (DATE OF BIRTH)				
A (IVb) : _____ (PLACE OF BIRTH)				
Nationalité (VI) : _____ (NATIONALITY)				
Adresse (V) : _____ (ADDRESS)				
Délivrée à Brazzaville, le (XIV) : _____ (Issued at Brazzaville)				
Cachet ou sceau du service délivrant la licence (XI)				

APPENDICE 3.5.1 : CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE/MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE (PNC)

1. GENERALITES

Le contrôle de compétence des PNC est effectué annuellement par un examinateur désigné par l'ANAC (EPNC) ou un inspecteur qualifié de l'ANAC en vue de :

- L'évaluation de l'habileté et des compétences d'un postulant à une délivrance initiale de licence de PNC ;
- La prorogation des qualifications de PNC ;
- Le renouvellement des qualifications de PNC.

2. MODULES DE L'EVALUATION DE COMPETENCES

(a) Procédures normales et gestion du vol

- (i) Briefing/préparation du vol;
- (ii) Prise en compte des amendements, notes de service et Manuel Sécurité Sauvetage ;
- (iii) Connaissances avion ;
- (iv) Visite prévol ;
- (v) Contrôle sûreté ;
- (vi) Contrôle collectif, le cas échéant ;
- (vii) Interface avec le PNT ;
- (viii) Manipulation des sièges et harnais du PNT (assistance du PNT obligatoire) ;
- (ix) Manipulation des fenêtres du poste du pilote (assistance du PNT obligatoire) ;
- (x) Embarquement/ débarquement ;
- (xi) Vérification cabine (passager/bagages/accès au cockpit) ;
- (xii) Rangement des offices et des équipements (toilettes/galleys) ;
- (xiii) Briefing issue d'ailes ;
- (xiv) Ouverture/fermeture portes ;
- (XV) Procédures armement/désarmement toboggans ;
- (xvi) Annonces sécurité ;
- (xvii) Démonstration de sécurité ;
- (xviii) Vérification cabine ;
- (xix) Connaissances et gestion de la documentation de bord ;
- (xx) Débriefing.

(b) Procédures particulières

- (i) Turbulences (actions en cas de turbulences ou d'incident en vol);
- (ii) Transit avec passagers à bord ;
- (iii) Identification bagages cabine ;
- (iv) Avitaillement avec passagers ;
- (v) Effet de souffle des réacteurs.

(d) Procédures d'urgence

- (i). Phraséologie d'urgence ;
- (ii). Feu moteur ;
- (iii). Feu de train;
- (iv). Prévention et détection de feu dans la cabine, les toilettes, les offices et actions à exécuter
- (v). Feu et fumée en cabine ;
- (vi). Dépressurisation cabine ;
- (vii). Rayure et fêlure des hublots ;
- (viii). Inondation ;
- (ix). Atterrissage force ;
- (x). Amerrissage imprévu ;
- (xi). Atterrissage ou amerrissage prévu et préparé ;
- (xii). Accélération arrêt ;
- (xiii). Incapacité PNT.

(e) Procédures de sûreté

- (i). Vérification des cartes d'accès à bord ;
- (ii). Contrôles des badges ;
- (iii). Fiche de fouille de sûreté.

(f) Secourisme

L'examineur choisira trois thèmes pour l'évaluation.

3. AUTRES DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTROLE DE COMPETENCES DE PNC

- (a)** Trois (03) non-conformités (NC) relevées sur les procédures normales entraînent une inaptitude du PNC.
- (b)** Trois non-conformités (03) (NC) relevées sur les procédures particulières entraînent une inaptitude du PNC.
- (c)** Une non-conformité (03) (NC) relevée sur les procédures d'urgence entraîne une inaptitude du PNC.
- (d)** Une non-conformité (01) (NC) relevée sur les procédures de sûreté entraîne une inaptitude du PNC.
- (e)** Deux (02) non-conformités (NC) relevée sur les thèmes de secourisme entraînent une inaptitude du PNC.

APPENDICE 3.5.2 :MAINTIEN DE COMPÉTENCES DE MEMBRED'EQUIPAGE DECABINE (PNC)

1. GENERALITES

1.1. Chaque membre d'équipage de cabine doit accomplir annuellement une formation de maintien de compétences ou formation périodique.

1.2. Ce maintien de compétences est effectué annuellement pour maintenir et renforcer les compétences de l'équipage de cabine au niveau souhaité, au moyen d'une série d'exercices pratiques, d'exercices de simulation, d'examens, portant sur des éléments de formation générale tels que les premiers soins, et d'autres éléments correspondant à chaque type d'aéronef auquel le membre de l'équipage de cabine est affecté pour assurer ses privilèges.

1.3. La formation périodique peut aussi viser à familiariser les membres d'équipage avec de nouvelles exigences, de nouvelles procédures et/ou de nouveaux équipements introduits depuis la formation la plus récente.

1.4. La formation périodique assure que, par la pratique de la plupart de leurs tâches et des compétences qui y sont associées, les membres d'équipage de cabine maintiennent le niveau de performance requis.

2. CONTENU DU MAINTIEN DE COMPETENCES

2.1. Le contenu de la formation du maintien de compétences des PNC est défini dans le règlement relatif à l'Exploitation technique des aéronefs civils.

2.2. Le détenteur de licence de PNC doit en plus des exigences du paragraphe 2.1, réaliser une nage de 50 m, sans arrêt, en 2 minutes maximum.

2. ÉVALUATION

Le PNC ayant suivi un cours de maintien de compétences conformément au paragraphe 2 ci-dessus doit subir un contrôle de compétences.

APPENDICE 3.5.4 : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUI-
PAGE DE CABINE

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour son renouvellement sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULEE	De 0 à 06 mois	De 06 mois à 3 ans	Plus de 03 ans
CONDITIONS	1. détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; 2. Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; 3. Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; 4. Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un examinateur PNC.	1. détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; 2. Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; 3. Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; 4. Effectuer une instruction en vol d'au moins 20 heures ; 5. Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un examinateur PNC.	1. détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; 2. Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; 3. Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; 4. Effectuer une instruction en vol d'au moins 60 heures ; 5. Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un examinateur PNC.

APPENDICE 4.2 : MODELE DE LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

QUALIFICATION DE TYPE D'AERONEF
(Aircraft Ratings)

TYPE OU GROUPE D'AERONEF(S) Aircraft Rating	CATEGORIE Category	CACHET OFFICIEL ET DATE Official and date
Ther entries		

XII. QUALIFICATIONS DE TYPE D'AERONEF
(Aircraft Ratings)

TYPE OU GROUPE D'AERONEF(S) Aircraft Rating	CATEGORIE Category	CACHET OFFICIEL ET DATE Official and date

ANNEXE À LA FORMATION
(Training Annex)

XIV. PREROGATIVES NATIONALES

No entries

République du Congo
Republic of Congo

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE
National Civil Aviation Agency



II. LICENCE DE TECHNICIEN/MECANICIEN
DE MAINTENANCE D'AERONEF
Aircraft Maintenance License

LICENCE N°.....

Iv.a. Nom(s) et Prénom(s) du détenteur :
(Full name of holder)

Iv.b. Date et lieu de naissance :
(Date and place of birth)

V. Adresse du détenteur:
(Address of holder)

VI. Nationalité du détenteur:
(Nationality of holder)

VII. Signature du détenteur:
(Signature of holder)

VIII. CATEGORIES
(categories)

Validité : (validity)	A	B1	B2	B3	C
Avions à turbines (Aéropilane turbine)					
Avions à moteurs à pistons (Aéropilane piston)					
Hélicoptères à turbines (Hélicoptère turbine)					
Hélicoptères à moteurs à pistons (Hélicoptère piston)					
Avionique (avionics)					
Aéronefs lourds (Large Aircrafts)					
Aéronefs autres que les Aéronefs lourds (Aircraft other than large)					
Avions non pressurisés à moteurs à Pistons ayant MTOW inférieur ou égale à 2000kg (piston engine non pressurized airplanes of 2000kg MTOW and below)					

IX. Signature de la personne délivrant la licence et date :
(Signature of issuing officer & date)

X. Sceau ou cachet de l'autorité de délivrance :
(Seal or issuing authority)

XIII. LIMITATIONS
(Limitations)

Licence : tous les domaines limités aux aéronefs de MTOM
égale ou inférieure à 5700Kg
Licence : scope limited to aircraft with MTOM equal or below 5700kg
no further entries



Valable jusqu'au :
(Valid until)

VIII. CONDITIONS

1. Cette licence doit être signée par le titulaire et être
accompagnée d'un document d'identité portant une photographie
du détenteur de la licence.
This license shall be signed by the holder and be accompanied by
a identity document containing a photograph of license holder.

2. L'avalisation de toutes catégories sur la/les page(s) unique(s)
CATEGORIES ne permet pas au détenteur de délivrer un certificat
de remise en service pour un aéronef.
Endorsement of any categories on the page (s) CATEGORY only,
does not permit the holder to issue a certificate release to service
for an aircraft.

3. Cette licence, lorsqu'elle est avalisée pour une qualification
d'aéronef satisfaisante aux exigences de l'annexe 1 de l'OACI
This license when endorsed with an aircraft type rating meets the
international ICAO 1.

4. Les prérogatives du détenteur de cette licence sont fixées par
le règlement.
The privileges of the holder of this licence are prescribed by
regulation.

5. Cette licence demeure valable jusqu'à la date spécifiée sur la
page limitations à moins qu'elle ne soit suspendue ou retirée
expressement.
This license remains valid until the date specified on the limitation
pag unless previously suspended or revoked.

6. Les prérogatives de cette licence ne peuvent être exercées à
moins que les deux années précédentes, le détenteur a eu, soit
six mois d'expériences d'entretien conformément aux prérogatives
accordées par la licence, soit satisfait aux dispositions relatives à
la délivrance des prérogatives appropriées.
The privileges of this license may not be exercised unless in the
precedent two period the has either 6 months of maintenance
experience in accordance with the privileges granted by the
license, on the provision for the issue of the appropriate privileges.

APPENDICE 4.2.1.7 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

Les catégories de qualifications de technicien de maintenance d'aéronef sont caractérisées par le type de travaux et/ou le cadre dans lequel ils sont réalisés. Il est reconnu aux Techniciens de Maintenance d'Aéronefs (TMA) trois catégories A, B et C.

Ces catégories se déclinent en sous catégories.

1. LICENCE DE CATEGORIE A

Elle comprend :

- a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMM-IPCCMM) ;
- b) Les dispositifs de sécurité et étiquetage (posé/dépose);
- c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux;
- d) L'inventaire des outils;
- e) La lubrification:
 - (i) des trains d'atterrissages;
 - (ii) des gouvernes (profondeur et direction) ;
 - (iii) de la vis sans fin Plan Horizontal Réglable (PHR) /Trimmable Horizontable Stabilizer (THS) jackscrew;
 - (iv) des becs, des volets et des rails y compris la pose et la dépose des panneaux d'accès ;
- f) Le remplacement de l'aménagement et des équipements cabine (sauf les équipements d'urgence) ;
- g) Le remplacement des composants des galleys ;
- h) Le remplacement des composants des toilettes sauf le système de chasse eau ;
- i) Le nettoyage de pare-brise ;
- j) Le contrôle de niveau et l'entretien :
 - (i) des réservoirs hydrauliques;
 - (ii) de l'huile moteur(s);
 - (iii) des pneus (pression);
 - (iv) des accumulateurs ;
- k) La vérification du liquide anti-pluie et de la pression ;
- l) Le remplacement des blocs de freins et des roues ;
- m) Le remplacement de l'éclairage extérieur ;
- n) La révision des éléments d'aéronef.

2. LICENCE DE CATEGORIE A AVEC RESTRICTION :

Elle comprend :

- a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMMIPC-CMM) ;
- b) Les dispositifs de sécurité et étiquetage (pose/dépose);
- c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux
- (d) l'inventaire des outils;
- (e) la révision des éléments d'aéronef.

3. LICENCE DE CATEGORIE B**3.1. LICENCE DE CATEGORIE B1.1 :**

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à turbine.

3.2. LICENCE DE CATEGORIE B1.2 :

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à piston.

3.3. LICENCE DE CATEGORIE B1.3 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.

3.4. LICENCE DE CATEGORIE B1.4 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.

Les systèmes électriques concernent uniquement les LRU (Line-Replaceable Unit) nécessitant des tests simples.

3.5. LICENCE DE CATEGORIE B2 :

Les systèmes électriques et avioniques.

4. LICENCE DE CATEGORIE C

4.1 Elle correspond à la certification de l'aéronef complet après opérations d'entretien en base selon le Règlement Aéronautique relatif à l'agrément des organismes de maintenance aéronautique.

4.2 La catégorie C à laquelle sont éligibles des TMA de catégories B1 ou B2, permet à son titulaire :

- d'assurer le contrôle et les inspections qualité, telles que requises pour l'exécution de travaux relatifs à l'application des consignes de navigabilité ;
- d'assurer la gestion des chantiers d'entretien en base et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux d'entretien, notamment ceux réalisés en base (visites : C, D etc..) ;
- d'assurer la gestion des ateliers de révision d'éléments d'aéronefs et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux de révision, tels que définis par la réglementation.

LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

Temps	De 0 à 3mois	De 3 à 6 mois	Plus de 6mois
Conditions	Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ;	- Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; - Réussir à l'évaluation de l'ANAC	- Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; - Réussir à l'évaluation de l'ANAC ; - Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; - Effectuer au moins six (06) mois les privilèges relatifs à la qualification machine détenue par le postulant sous supervision d'un TMA qualifié, désigné par l'ANAC.

RENSEIGNEMENTS UTILISES (XIV) (USEFUL INFORMATIONS)	CODE	PRIVILEGES	AVIS IMPORTANT (XIV)
Renouvellement de la licence Sous réserve du maintien des qualifications requises et de l'aptitude physique et mentale (1), la présente est valable : - 48 mois pour les contrôleurs âgés de 40 ans ; - 24 mois pour les contrôleurs âgés de 40 ans à 50 ans ; - 12 mois pour les contrôleurs âgés de 50 ans et plus ; Elle est renouvelable pour une période de même durée sous réserve que son titulaire remplisse les conditions de qualification et d'aptitude médicale requise. Les conditions médicales exigées pour le renouvellement de la présente licence, sont celles prévues pour sa première délivrance. L'examen périodique d'aptitude physique doit obligatoirement, dans ce cas, être fait par un médecin agréé.	ADC APP APS APRC ACP ACS ICQ	Qualification de contrôle d'aérodrome Qualification de contrôle d'approche aux procédures Qualification de contrôle avec moyen de surveillance Qualification de contrôle radar d'approche de précision Qualification de contrôle régional aux procédures Qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance Qualification d'instructeur	La licence est la seule pièce autorisant le contrôleur à exercer les fonctions correspondantes à ses qualifications. La licence est rigoureusement personnelle et doit être signée de son titulaire. Elle ne peut être prêtée. Seule l'Autorité ayant délivré la licence est habilitée à la retirer les inscriptions figurant sur la licence sont portées exclusivement par les Autorités habilitées qui procèdent, le cas échéant, aux rectifications nécessaires. Il est interdit d'y effectuer aucun grattage ni aucune correction, rature, surcharge ou adjonction de mentions ou feuillets supplémentaires. Toutes rectifications non opérées par l'Autorité compétente pour sa délivrance ou son renouvellement entraînent la nullité de ce document. Toute licence trouvée en d'autres mains que celles de l'ayant droit sera retirée ou annulée, sans préjudice des sanctions qui pourront être prises tant contre le porteur que contre le titulaire. La licence doit être présentée à toute réquisition des agents de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ainsi qu'à l'Autorité médicale chargée de l'examen d'aptitude physique.

LICENCE DE CONTRÔLEUR
DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(AIR TRAFFIC CONTROLLER'S LICENSE)

N° _____

Délivrée conformément aux standards OACI
(Issued in accordance with ICAO standards)

<i>Signature du titulaire (VII)</i> (Signature of bearer) Nom (IV) : _____ (NAME) Prénom (IV) : _____ (FIRST NAME) Né(e) le (IVa) : _____ (DATE OF BIRTH) A (IVb) : _____ Nationalité : _____ (NATIONALITY) Adresse (vi) : _____ (ADDRESS) Délivrée à Brazzaville, le (XIV): _____ (Issued at Brazzaville) Cachet ou sceau du service délivrant la licence (XI)	QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR (AIR TRAFFIC CONTROLLER RATINGS) (XII) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Type (type)</th> <th style="width: 33%;">Validité (Validity)</th> <th style="width: 33%;">Signature et cachet (Signature and stamp)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> Signature du fonctionnaire délivrant la licence (X)	Type (type)	Validité (Validity)	Signature et cachet (Signature and stamp)																												COMPÉTENCES LINGUISTIQUES (LANGUAGE PROFICIENCY) (XIV) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Date de l'examen (Examination date)</th> <th style="width: 33%;">Niveau (Level)</th> <th style="width: 33%;">Validité (Validity)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Date de l'examen (Examination date)	Niveau (Level)	Validité (Validity)																												OBSERVATIONS (XIII) (REMARKS)
Type (type)	Validité (Validity)	Signature et cachet (Signature and stamp)																																																													
Date de l'examen (Examination date)	Niveau (Level)	Validité (Validity)																																																													

ex Qualifications (ratings)		
Type	Date de renouvellement Renewal date	Valable jusqu'au Valid until
Zone/ Area		

I	Etat d'émission du présent document (State issue)
III	N° de la licence (License number)
IV	Nom et prénom du titulaire (Last and first name of holder)
IVa	Date de naissance du titulaire (Date of birth)
XIV	Lieu de naissance du titulaire (Place of birth)
V	Adresse du titulaire (Address)
VI	Nationalité du titulaire (Nationality)
VII	Signature du titulaire: (Signature of holder)
VIII	Service d'émission du présent document (Issuing authority)

République du Congo (I)
Republic of the Congo

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE
National Civil Agency

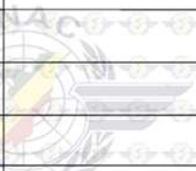
**LICENCE D'AGENT TECHNIQUE
D'EXPLOITATION**
(Flight Operations Officer)
(II)

Délivrée conformément aux standards OACI
(Issued in accordance with ICAO standards)

II	Intitulé de la licence, date de délivrance / Title of license, date of initial issue)
IX	Valable (Validité) Les privilèges de cette licence doivent être exercés uniquement si le titulaire détient un certificat médical valide pour les privilèges requis. (The privileges of this license shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privileges) Un document officiel contenant une photographie doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence. (A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the license holder).
XIII	Remarques / (Remarks)



(XIII) Observation	

(III) LICENCE N°:	
(IX) Validité de la licence/ License validity	
Date de l'examen/ Examination date	
Date de renouvellement/ Renewal date	
Fin de validité/Validity limit	
(XII) Cachet de l'autorité d'émission du présent document (Seal of Issuing Authority) (X) Signature du fonctionnaire ayant émis le présent document. (Signature of issuing officer)	
Date d'émission:	

Volume XII

APPENDICE 4.5.2 : RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE

1. RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE

Temps écoulé	Conditions
0 à 1 an	Avoir suivi un cours de rafraîchissement théorique portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. Le programme de ce stage doit être accepté par l'ANAC. • avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages
1 à 5 ans	• avoir suivi avec succès un stage de maintien de compétence de l'exploitant, • avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible, • suivre un module de réglementation relatif à l'ATE, dispense par l'ANAC.
Plus de 5 ans	• satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance initiale de la licence d'agent technique d'exploitation ; • avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.

2. CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCE D'ATE

Le programme de formation pour le maintien de compétence d'un ATE doit être au moins conforme aux éléments indiqués dans le tableau suivant :

THEME	MODULE	DUREE (Hrs)
Règlementation	Convention de Chicago	04
	OACI	
	Documentation aéronautique	
	Dispositions réglementaires manuel de vol	
	Manuel d'exploitation	
	Slots aéroportuaires	
Circulation Aérienne	Services circulations aériennes	07
	Espaces aérien et classe d'espace	
	Information aéronautique	
	Autorisation ATC	
	Plan de vol	
	NOTAM	
Navigation Aérienne	Equipements de radiocommunication	02
	Equipements de radionavigation (VOR, DME, ILS, VHF, HF)	
	Point de non-retour (PNR) et Point critique	
Avion	Aérotechnique	01
	Aérodynamique	
	MEL	

Masse et Centrage	Principe de chargement	05
	Centrage	
	Devis de masse	
	Messagerie a l'escale	
Préparation de vol	Performances	10
	Resistance de piste	
	Minimas opérationnelles	
	EDTO	
	Carburant règlementaire	
	Menaces et détournements	
Météorologie	Analyse et prévision du temps (message d'observation METAR, messages de prévision TAF, TEMSI.	04
	Impacts opérationnels sur le vol (vent effectif, vent traversier, rafale, faible visibilité)	
	Les nuages	
	Phénomènes orageux	
	Turbulences et cisaillement de vent	
Spécificité Aéronautiques	Procédures spécifiques liées au carburant	02
	Procédures d'urgence et particulières	
Evaluation des connaissances		02
TOTAL	05 Jours	37

En plus des modules spécifiés dans le tableau, les agents techniques d'exploitation doivent au cours des 24 derniers mois, effectuer un recyclage dans les domaines suivants :

- facteurs humains spécifiques aux opérations aériennes ;
- sûreté de l'aviation civile ;
- marchandises dangereuses.

3. FORMATION PRATIQUE SUR SITE DE L'ATE

Le candidat ayant passé avec succès l'examen d'ATE doit effectuer obligatoirement la formation pratique pour l'obtention de la licence d'Agent Technique d'Exploitation.

Il s'agit de la mise en pratique des connaissances acquises pendant la formation théorique a travers un stage pratique assure par l'exploitant.

Cette phase de l'instruction pratique doit être au moins conforme aux éléments tableau ci-dessous :

Matières	Durée minimale
Instruction pratique appliquée a l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique	04 heures
Entrainement au contrôle d'exploitation (formation encours d'emploi)	13 heures
Vol d'observation cockpit	03 heures

4. CONTENU DETAILLE DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE SUR SITE D'ATE

PHASE 1 : FORMATION PRATIQUE A L'EXPLOITATION DES VOLS	
Objectif: Acquérir l'expérience dans la pratique du contrôle d'exploitation ainsi que les fonctions et responsabilités de l'Agent Technique d'exploitation	
MODULES	DUREE (HRS)

Briefing équipage	25
Dossier météo (cartes et prévision météo)	
Plan de vol et route	
Notam	
Manuel de vol	
Manuel d'exploitation	
Programmation des vols	
Affectations des équipages et des avions	
Considération du caractère commercial et décision opérationnelles	
Gestion des passagers et du fret a l'aéroport de destination ou de dégagement	
Calcul des masses maximales au décollage et a l'atterrissage	
Gestion des vols réguliers, retards ou annules	
Situation ATC	
Renseignements a fournir au vol en route	

Cette phase est assurée par un instructeur.

PHASE 2 : OBSERVATION DE LA FORMATION SUR SIMULATEUR (LOFT) ET SUR ENTRAINEUR SYNTHÉTIQUE	
Objectif : Comprendre et connaître l'environnement du poste de pilotage ainsi que les fonctions et responsabilités des équipages de conduite dans les conditions normales et d'urgence.	
MODULES	DUREE (Hrs)
Participer au Briefing CRM	04
Observer un équipage de conduite en séance d'entraînement au simulateur	

L'observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraîneur synthétique n'est pas obligatoire.

PHASE 3 : ENTRAINEMENT AU CONTRÔLE D'EXPLOITATION (OJT)	
Objectif : avoir la capacité d'appliquer les connaissances déjà acquises dans les conditions Opérationnelles réelles	
MODULES	DUREE (Semaines)
Planification des vols	13
Etablissement de plan de vol exploitation	
Calcul consommation de carburant	
Procédures de choix d'aérodrome de dégagement	
Exploitation sur les grandes distances	
Etablissement de plan de vol assiste par ordinateur	
Gestions des menaces et erreurs	
Utilisation et observation des renseignements météorologiques	
Interprétation et application des messages d'observation, cartes et prévisions Météorologiques	
Procédures opérationnelles transport du fret ou marchandises dangereuses	
Procédures opérationnelles relatives aux accidents ou incidents d'aviation	
Procédures d'urgence en vol	
Procédures relatives a l'intervention illicite au sabotage d'aéronef	
Procédures de communication avec les aéronefs et station au sol	
Principe de la navigation aérienne	
Masse et centrage	
Performances des avions	
Suivi des vols (compte rendu de position)	

Le stagiaire est sous la supervision d'un examinateur ATE dans les conditions réelles d'exploitation.

PHASE 4 : VOL DE RECONNAISSANCE DE ROUTE	
Objectif : Donner au stagiaire une bonne connaissance des caractéristiques des routes de L'exploitation choisie et mettre en œuvre les différentes procédures le long de tronçons différentes	
MODULES	DUREE (semaines)
Vol départ (suivi des activités de l'équipage au sol avant le vol)	01
Vérification composition équipage, licences et autres documents	
Résumé NOTAM	
Dossiers météo	
Briefing opérationnel (Plan de vol, document de vol, instructions compagnies)	
Procédure en col (compte rendu de position, observation météo)	
Suivi des activités de l'équipage en vol	
Communication ATS	
Aides a la navigation	
Séquences d'atterrissage et durée de circulation au sol	
Escale (avitaillement, acheminement de passagers, autorisation décollage)	
Comparaison conditions météorologiques prévues et conditions réelles pendant le vol	
Vol retour (suivi des activités au sol de l'équipage et départ de l'avion)	
Suivi des acticités de l'équipage arrivé à destination jusqu'à leur sortie de l'avion	

Le stagiaire doit collaborer avec le commandant de bord durant toutes phases opérationnelles du vol. A la fin du vol, le stagiaire doit établir un compte rendu.

APPENDICE 4.6.4 : VALIDATION DE LA LICENCE ÉTRANGÈRE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

1. OBJET

Le présent appendice définit les exigences en matière de validation de licence étrangère d'opérateur radio de station aéronautique.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet appendice s'applique aux détenteurs de licences étrangères d'opérateur radio de station aéronautique.

3. PROCÉDURE

- Le candidat doit présenter des documents montrant qu'il remplit les conditions médicales pour les opérateurs radio de station aéronautique et telles que requises dans cette section.
- Pour être considérée comme valable, une attestation médicale délivrée par un autre État doit être acceptée par l'ANAC dans le cadre de la validation de la licence d'opérateur radio de station aéronautique.
- Limitations. — L'ANAC peut imposer les restrictions suivantes sur chaque licence délivrée sous les conditions des sections 4.6.4 du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel.

APPENDICE 4.9.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER

(a) Le Certificat de Sécurité et Sauvetage ou tout autre certificat équivalent étranger détenu partout postulant Congolais peut être soumis à l'ANAC pour acceptation comme équivalent au CSS délivré en sous les conditions suivantes :

(1) le postulant doit soumettre à l'ANAC un dossier compose :

- d'une demande ;
- de la copie originale ou duplicata du CSS ou équivalent ;
- du programme de formation du CSS ;

(2) le contenu des modules théoriques et pratiques du CSS doit comprendre au moins les exigences de ceux du CSS du présent règlement ;

(3) le postulant peut être autorisé à se conformer au chapitre 4 du présent règlement si ces exigences ne figurent pas au programme du CSS qu'il détient ;

(4) le CSS étranger ou certificat équivalent doit être authentifié par l'Administration de l'Aviation Civile et/ou la compagnie aérienne du pays qui l'a délivré ;

(b) le postulant dont le CSS ou certificat étranger a été accepté doit se conformer au paragraphe chapitre 3.5 du présent règlement ;

(c) le postulant qui dispose d'une expérience pratique de plus de 60 heures peut bénéficier d'un crédit de 40 heures d'expérience requise au chapitre 4 du présent règlement.

APPENDICE 4.10.1 : CONDITIONS MINIMALES POUR LA CONVERSION DE LICENCES DE PILOTE PRIVE DELIVREES PAR UN ETAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

1. Licences de pilote privé

Les conditions minimales pour la conversion d'une licence de pilote privé délivrée par un Etat étranger membre de l'OACI conformément à l'Annexe 1 de l'OACI sont indiquées ci-dessous :

- a) détenir au moins un certificat médical OACI de Classe 2 en état de validité ;
- b) détenir les privilèges relatifs à la radiotéléphonie (R/T) acceptables par l'ANAC ;
- c) remplir les conditions du tableau ci-après :

Licence détenue	Expérience (Nombre total d'heures de vol)	Conditions de conversion
(1)	(2)	(3)
Licence PPL(A) OACI avec au moins une qualification valide	100 heure sentant que pilote d'avions	(a) réussir l'épreuve d'aptitude PPL(A) (b) Se conformer aux conditions pertinentes du chapitre F

2. Qualifications d'instructeur

Les conditions minimales pour la conversion d'une qualification d'instructeur de pilote privé délivrée par un Etat étranger membre de l'OACI conformément à l'Annexe 1 de l'OACI sont indiquées ci-dessous ;

Qualification ou privilèges obtenus	Expérience	Toute condition supplémentaire	Qualification obtenue en remplacement
(1)	(2)	(3)	(4)
Qualifications d'instructeur de vol pour la délivrance de la licence de pilote privé, de la qualification de vol aux instruments, déqualifications de classe et de type	Telle que requise par le Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel pour l'obtention de la qualification Correspondante	Démontrer auprès de l'ANAC qu'une connaissance satisfaisante du Règlement Aéronautique relatif à l'Exploitation technique des aéronefs, Partie 01 et du Règlement Aéronautique relatif aux Licences du personnel.	FI(A) IRI(A) TRI(A) CRI(A)

APPENDICE 4.10.2 : CONDITIONS MINIMALES POUR LA CONVERSION D'UNE LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL DELIVREE PAR UN ETAT TIERS MEMBRE DE L'OACI

1-LICENCES DE PILOTE PROFESSIONNEL

Une licence de pilote professionnel délivrée par un Etat tiers membre de l'OACI conformément à l'Annexe 1 de l'OACI peut être convertie en licence Congolaise sous réserve des conditions ci-après définies.

- (a) détenir un certificat médical ;
- (b) La licence doit avoir été délivrée selon des règles similaires ou équivalentes au présent règlement .Le

cas échéant, il sera requis une formation ou un examen complémentaire dont le contenu sera définie fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant;

- (c) remplir, au titre d'un contrôle de compétence, les conditions de prorogation des qualifications de type, de classe ou de la qualification de vol aux instruments si elle est requise ;
- (d) démontrer auprès de l'ANAC qu'une connaissance satisfaisante du Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel a été acquise, dans les conditions fixées par le présent règlement ;
- (e) démontrer qu'une connaissance de l'anglais a été acquises il les privilèges de la qualification de vol aux instruments sont détenus ;
- (f) remplir les conditions d'expérience et toutes autres conditions indiquées dans le tableau suivant :

Licence nationale obtenue	Expérience (nombre total d'heures de vol)	Autres conditions	Licences obtenues en remplacement et conditions (le cas échéant)	Suppression des conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Licence de pilote de ligne avion ATPL(A)	>à 1500 heures en tant que CDB sur avions multipilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ; prévu au paragraphe (b)	ATPL-A	non applicable	(a)
Licence de pilote de ligne avion ATPL(A)	>à 1500 heures sur avions multipilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ; prévu au paragraphe (b)	ATPL-A avec qualification de type limitée à la fonction de copilote	Démontrer l'aptitude à agir en tant que CDB	(b)
Licence de pilote de ligne avion ATPL(A)	>à 500 heures sur avions multipilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ; prévu au paragraphe (b)	ATPL-A avec qualification de type limitée à la fonction de copilote	Démontrer l'aptitude à agir en tant que CDB	(c)
Licence de pilote professionnel avion CPL(A) et qualification de vol aux instruments associée et certificat d'aptitude théorique de pilote de ligne avion	> 500heures sur avions multipilotes	(i) formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ;	CPL/IR+ équivalence ATPL théorique	non applicable	(d)
Licence de pilote professionnel avion CPL(A) et qualification de vol aux instruments associés	> 500 heures sur avions multipilotes	(i) Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ; prévu au paragraphe (b) (ii) remplir les conditions d'expérience restantes	CPL/IR+ équivalence ATPL théorique	non applicable	(e)

Licence de pilote professionnel avion CPL(A) et qualification de vol aux instruments associés	>500 heures en tant que CDB sur avions monopilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant ; prévu au paragraphe (b)	CPL/IR avec qualifications de type restreintes aux avions monopilotes	Obtenir une qualification de type multipilote	(f)
Licence de pilote professionnel avion CPL(A) et qualification de vol aux instruments associés	<500 heures en tant que CDB sur avions monopilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant	CPL/IR avec qualifications de type restreintes aux avions monopilotes	Obtenir une qualification de type multipilote	(g)
Licence de pilote professionnel avion CPL(A)	> 500heures en tant que CDB sur avions monopilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant	CPL/IR avec qualifications de type restreintes aux avions monopilotes		(h)
Licence de pilote professionnel avion- CPL(A)	< 500heures en tant que CDB sur avions monopilotes	Formation ou examen complémentaire dont le contenu sera défini en fonction du différentiel entre les connaissances requises pour la licence sollicitée et les connaissances acquises par le postulant; prévu au paragraphe (b)	CPL/IR avec qualifications de type restreintes aux avions monopilotes		(i)

2. QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR

La licence associée à la qualification d'instructeur doit au préalable être convertie conformément aux conditions définies au paragraphe 1 ci-dessus :

Qualifications ou privilèges obtenus	Expérience	Toute condition supplémentaire	Qualification obtenue en remplacement
(1)	(2)	(3)	(4)
Qualifications d'instructeur de vol pour la délivrance de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments, de qualifications de classe et de type	Telle que requise pour l'obtention de la qualification correspondante	Démontrer auprès de l'ANAC une connaissance satisfaisante du Règlement Aéronautique relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 01 et du Règlement Aéronautique relatif aux licences du personnel.	FI(A) IRI(A) TRI(A) CRI(A)

APPENDICE 5.1.1 : CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL**FIGURE 1. FORMULAIRE COMMUN POUR LES LICENCES DU PERSONNEL DELIVREES PAR VOIE ELECTRONIQUE**

Ce formulaire commun sera en anglais.

Electronic personnel licence		
General	I	Name of State (in bold type);
	II	Title of licence (in very bold type);
	III	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
Personnel information	IVb	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	IVa	Photograph of holder
	IVc	Date of birth (dd-mm-yyyy);
	V	Address of holder if desired by the State;
	VI	Nationality of holder;
Issuing Authority	VII	Script signature of holder;
	VIII	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	IX	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to the licence;
	X	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue;
	XIa	Seal or stamp of authority issuing the licence;
Ratings	XIb	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority;
	XIc	Machine readable code to retrieve authentication data;
	XII	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;
Remarks	XIII	
Medical Assessment		
Additional Supplementary	XIII	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	XIV	Any other details desired by the State issuing the licence;
Medical Assessment	XVa	Class (1, 2 or 3);
	XVb	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	XVc	Special medical limitations ² , if any;
	XVd	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;

Additional Supplementary	XVIa	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIb	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIc	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;

APPENDICE 6.1 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

1 - CLASSE 1

(a) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen initial ou approfondi, à la discrétion du médecin évaluateur.

Cet examen médical doit être effectué par un C.E.M.A ayant en sa possession le dossier médical de l'intéressé.

(b) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 2 ans et moins de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen normal ou approfondi qui doit être effectué par un C.E.M.A ayant en sa possession le dossier médical.

(c) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 90 jours mais moins de 2 ans, le renouvellement nécessite un examen normal ou approfondi effectué par un C.E.M.A.

(d) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical de moins de 90 jours, le renouvellement est possible après l'examen standard ou approfondi requis.

2- CLASSES 2 ET 3

a) Quand une qualification vol aux instruments est apposée à la licence, une audiométrie tonale doit être pratiquée dans les 60 derniers mois si le détenteur de la licence a 39 ans ou moins, et dans les 24 derniers mois s'il a 40 ans ou plus.

b) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de plus de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen médical initial. Avant l'examen, le M.E.A. doit être en possession du dossier médical de l'intéressé.

c) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de plus de 1 an et de moins de 5 ans, le renouvellement nécessite l'examen prescrit. Avant l'examen, le M.E.A. doit être en possession du dossier médical de l'intéressé.

d) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de moins de 1 an, le renouvellement nécessite l'examen prescrit.

Les validités des attestations médicales peuvent être prolongées de 45 jours

APPENDICE 6.8 : MODELE D'AGREMENT D'UN MEA**REPUBLIQUE DU CONGO**
REPUBLIC OF THE CONGO**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**
NATIONAL AGENCY OF CIVIL AVIATION

Rue de la libération de Paris-Camp Clairon-BP 128 Brazzaville-CONGO
Tél : (+242) 22 281 02 27 / (+242) 22 281 07 36 Fax (+242) 22 281 02 27 / (+242) 22 281 07 49
www.anaccongo.cg – info@anaccongo.cg

**AGREMENT DE MEDECIN EXAMINATEUR**
CERTIFICATE OF MEDICAL EXAMINER**CG— MEA—.....**

Conformément au Règlement Aéronautique de la République du Congo relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, le Directeur Général de l'ANAC atteste que monsieur **XXXX**, diplômé de **XXXX**, détenteur de la Capacité de Médecine aéronautique ou Aérospatiale, est agréé en qualité de Médecin Examineur pour les classes médicales **XXXX** du personnel aéronautique exerçant en République du Congo et s'engage à observer les lois et les règlements en vigueur.

En foi de quoi le présent AGREMENT lui est délivré et lui donne droit à apprécier l'état physique et mental du personnel aéronautique civil.

Le présent Agrément n'est pas cessible, sous réserve du respect des conditions précitées, le présent agrément est valable jusqu'à la date d'expiration tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un amendement, d'une suspension ou d'une révocation.

Pursuant to Republic of the Congo Civil Aviation Regulations relating to Personnel Licensing, the General Director of ANAC hereby certifies that Mr. XXXXXX, State Doctor of Medicine, has fulfilled the required regulatory conditions for the issuance of his Medical Examiner Certificate and he commits himself to observe the laws and regulations in force in the Republic of the Congo.

In witness whereof, this certificate is issued and entitles him to appreciate the medical fitness of the civil aviation personnel.

This certificate is not transferable, subject to compliance with the foregoing conditions, this certificate shall remain valid until the expiration date unless the approval has previously been surrendered, amended, suspended or revoked unless renunciation from the holder suspension or revocation.

Date d'expiration
Expiry date

Le Directeur Général,

NOM ET PRENOM(S)
NAME AND FIRST NAME

Date d'émission
Date of issue

MOYENS DE CONFORMITE

Manufacturer	Aircraft model/ name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP/ SPHPA/ MP	OSD FC available	Remarks
All manufacturers	All powered sailplanes having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller, capable of taking off and climbing under its own power.	TMG	X	—	SP	-	Class rating TMG Aircraft within the class rating touring motor glider(TM) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established.

All manufacturers	Single-engine piston(land)	SEP(land)	X	—	SP	Class rating SEP(land) Aircraft with in the class rating SEP (land) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. 'SEP aeroplane' as defined in Article 2 - Definitions.
	Single-engine piston (land) with variable pitch propellers (VP)					
	Single-engine piston (land) with retractable undercarriage(RU)					
	Single-engine piston (land) with turbo- / super-charged engines (T)					
	Single-engine piston (land) with cabin pressurisation (P)					
	Single-engine piston (land) with tail wheels (TW)					
	Single-engine piston (land) with electronic flight instrument system(EFIS)					
	Single-engine piston (land) with single lever power control(SLPC)					
	SEP(land) aeroplane with another type of engine referred to in Article 2, point (8c).					

Manufacturer	Aircraft model / name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OSD FC available	Remarks
All manufacturers	Single-engine piston (sea)	SEP(sea)	X	—	SP	-	Class rating SEP (sea) Aircraft with in the class rating SEP (sea) are not listed individually in this table unless specific provisions have been
	Single-engine piston (sea) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (sea) with turbo-/ super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (sea) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system(EFIS)						
	Single-engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						
	SEP (sea) aeroplane with another type of engine referred to in Article 2, point (8c).						'SEP aeroplane as defined in Article2-Definitions.

Manufacturer	Aircraft model / name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OSD FC	Remarks
--------------	-----------------------	---------------------	----------	---------	------------------------	-----------	---------

All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines(land)	SET(land)	X	(*)	(*)	-	-Class rating SET(land) Air craft within the class rating SET (land) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. All air craft with in the same class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the Appendix 2. (*) Refer to Appendix 2
All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines(sea)	SET(sea)	X	(*)	(*)	-	Class rating SET(sea) Aircraft with in the class rating SET (sea) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. All aircraft with in the same class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the Appendix 2. (*) Refer to Appendix 2

All manufacturers	Multi-engine piston(land)	MEP(land)	X	—	SP	-	Class rating MEP (land) Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. All aircraft with in the same class rating MEP require differences training.
	Multi engine piston (land) with electronic flight instrument system(EFIS)						
All manufacturers	Multi-engine piston (sea)	MEP(sea)	X	—	SP	-	Class rating MEP(sea) Aircraft with in the class rating MEP (sea) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. All aircraft with in the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list
	Multi-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						

Airbus	A300-B1 -B2series -B4series -C4-200series -F4-200series	A300	X	X	MP	X	
Airbus	A300-FFCC	A300FFCC	—	X	MP	—	
Airbus	A310 - 200series - 300series A300 - B 4 600 series - C 4 600series - F 4 600series	A310/300-600	X	X	MP	—	
Airbus	A300-600ST(Beluga)	A300-600ST	—	X	MP	—	
Airbus	A318-100series A319-100series A320-100series -200series -200PCF (with Precision STC) -neo	A320	X	X	MP	X	

Airbus	A330- 300 series -200series -200F -200MRTTFAF -STC -900series -800series	A330/350	X	X	MP	X	
	A330-700L						
	A350 -900series -1000series						
Airbus	A340 -200series -300series -500series - 600series	A340	X	X	MP	X	
Airbus	A380-800series	A380	—	X	MP	X	
Airbus DSS.A.	A400M	A400M	—	X	MP	—	
Airbus Canada Limited Partnership(ACLP)	BD500-1A10(A220-100)BD500-1A11(A220-300)	BD-500	X	X	MP	X	
Antonov	An-26	AN26	X	X	MP	—	
ATR	ATR42(not PEC equipped) -42-200/-300/-320	ATR42/72	X	X	MP	X	
	ATR42(PEC equipped) -42-400/-500 ATR72(not PEC equipped) -72-101/-102/-201/-202/-211/-212 ATR72(PEC equipped) -72-101/-102/-201/-202 (withmod4371) -72-211/-212 (withmod3973or4371) fffffATR42(glasscockpitor42-600) -42-500 (withmod5948) ATR72(glasscockpitor72-600) -72-212A (withmod5948)						
	ATR 42 (glass cockpit or 42-600) - 42-500 (with mod 5948) ATR 72 (glass cockpit or 72-600) - 72-212A (with mod 5948)						
BAE	HS748series	HS748	—	X	MP	—	
BAE	Jetstream41	Jetstream41	—	X	MP	—	
BAE	Jetstrem-3100series -3200series	Jetstream31/32	X	X	MP	—	
Beech craft Raytheon	RA-390	RA390	—	X	SPHPA	—	
Beriev	Be-200ES-E	BER2E	—	X	MP	—	

Boeing	B707 -100 series - 300 series	B707/720	X	X	MP	—	
	B720						
Boeing	B717series	B717	—	X	MP	—	
Boeing	B727 -100series - 200series	B727	X	X	MP	—	
Boeing	B737 -100series - 200series	B737100-200	X	X	MP	—	
Boeing	B737CL -300/-400/-500Series	B737 300-900	X	X	MP	X	
	B737NG -600/-700/-800/ -900/-900ER Series						
	B737MAX -8/-8200/-9Series						
Boeing	B747 -100series -200series -300series	B747100-300	X	X	MP	—	
	B747-SP						
Boeing	B747 - 400series -400Fseries	B747-400	X	X	MP	X	
	B747 - 8series - 8Fseries						
Boeing	B757 - 200series - 300series	B757/767	X	X	MP	X	
	B767 - 200series - 300series - 300Fseries						
	B767-400ER						
Boeing	B777 -200series -300series B777F	B777/787	X	X	MP	X	
	B787 - 8 series - 9 series -10series						
Bombardier. Inc.	CL215T	CL215T	—	X	MP	—	
Bombardier. Inc.	CL 415	CL415	—	X	MP	—	
Bombardier. Inc.	Challengerseries:CL600 CL601-1A CL601-3A	CL600/601	X	X	MP	—	
Bombardier. Inc.	CL-600-2B16 -Challenger604	CL604/605	X	X	MP	X	
	CL-600-2B16 -Challenger605 Challenger650						

Bombardier. Inc.	CL600-2B19 CL65RegionalJetseriesCRJ -100 -200 -440 -Challenger850	CL65	X	X	MP	X	
	CL600-2C10 -700 -701 -702 -Challenger870CL600- 2D15 -705 CL600-2D24 -900 Challenger890						
	CL600-2E25 -1000						
Bombardier. Inc.	BD-100-1A10 - Challenger300 Challenger350	CL30	X	X	MP	X	
Bombardier. Inc.	BD700-1A10 (Global Express XRS)BD700-1A11 (Global 5000)	BD-700	X	X	MP	X	
	BD700-1A10GVFD(Global6000)						
	BD700-1A11 GVFD (Global 5000GVFD)						
	BD-700-1A10(Global6500) BD-700-1A11(Global5500)						
Bombardier. Inc.	BD700-2A12(Global7500)	G7500		X	MP	X	
Bombardier. Inc.	DHC8 -100series -200series -300series	DHC8	X	X	MP	X	
	DHC8 -400series						
British Aerospace/ AVRO	ATPJetstream61	Bae/ATP/ Jetstream61	—	X	MP	—	
British Aerospace/ AVRO	AVROR Jseries 146 -100series 146 -200series 146 -300series	AVRORJ/Bae146	X	X	MP	—	
British Aerospace/ AVRO	BAC1-11 -200series -400series -500series	BAC1-11	X	X	MP	—	
Britten-Norman Aircraft LTD	BN2T Turbine Islander BN2T - 4R MSSA BN2T - 4S Defender	BN2T	X	X	SP	—	
Casa	C212series	C212	—	X	MP	—	
Casa	C-295	C295	—	X	MP	—	
Casa	CN-235	CN235	—	X	MP	—	
Cirrus Aircraft Company	SF50 Vision Jet	SF50	—	X	SP HPA	X	
Dassault	Falcon10	Falcon10/100	X	X	MP	—	
	Falcon100						
Dassault	Falcon20series	Falcon20/200	X	X	MP	—	
	Falcon 200						

Dassault	Falcon 900 EXEASyII Falcon 900 DX Falcon 900 LX	Falcon 900EX EASyII	X	X	MP	X	
	Falcon 900EX EASyII Falcon 900DX EASyII Falcon 900EX EASyII						
Dassault	Falcon 2000	Falcon 2000/ 2000EX.	X	X	MP	X	
	Falcon 2000EX						
Dassault	Falcon 2000EX EASy II Falcon 2000DX EASyII Falcon 2000 LX	Falcon 2000EX EASy II	X	X	MP	X	
	Falcon 2000EX EASy II Falcon 2000DX EASyII Falcon 2000 LX EASy II Falcon 2000LXS Falcon 2000S						
Dassault	Falcon7XFalcon8X	Falcon7X	X	X	MP	X	
Dassault	Falcon6X	Falcon6X	—	X	MP	X	
Dassault	MystereFalcon50	Falcon50/900	X	X	MP	X	
	Falcon50EX						
	MystereFalcon900						
	Falcon900C						
	Falcon900EX						
Dornier	DO128-6	D128	—	X	SP	—	
Dornier	DO28-G92	D28-G92	—	X	SP	—	
Dornier	DO328-100	DO328-100	—	X	MP	—	
Dornier	DO328-300	DO328-300	—	X	MP	—	
Eclipse Aerospace	EclipseEA500 - Eclipse500 - Eclipse550	EA500	—	X	SPHPA	X	
Embraer (Yabora Industria Aeronautica Aeronautica)	BandeiranteEMB110	EMB110	—	X	SP	—	
Embraer (Yabora Industria Aeronautica)	EMB120Brasilia	EMB120	—	X	MP	—	
Embraer (Yabora Industria Aeronautica Aeronautica)	EMB-145 -135,145series	EMB135/145	X	X	MP	X	
	EMB-145 -135,145series Equip ped with Auto throttle						
Embraer (Yabora Industria Aeronautica)	EMB-500(Phenom100)	EMB500/505	X	X	SPHPA	X	
	EMB-505(Phenom300)						
Embraer (Yabora Industria Aeronautica)	EMB-550(Legacy500) EMB-550(Praetor600) EMB-545(Legacy450) EMB-545(Praetor500)	EMB550	—	X	MP	X	
Embraer (Yabora Industria Aeronautica)	ERJ170-100/Embraer170 ERJ170-200/Embraer175 ERJ190-100/Embraer190 ERJ190-100ECJ/Lineage1000 ERJ190-200/Embraer195	EMB170	X	X	MP	X	
	ERJ190-300/Embraer190E2 ERJ190-400/Embraer195E2						

Fokker Services B.V	FH227 F27A/F/J F27series	F27	X	X	MP	—	
Fokker Services B.V	F28series	F28	—	X	MP	—	
Fokker Services B.V	F28Mark50	F50	—	X	MP	—	
Fokker Services B.V	F28Mark70 F28Mark100	F70/100	X	X	MP	—	
Gulfstream Aerospace Corporation	GrummanG-159	Gulfstream I	—	X	MP	—	
Gulfstream Aerospace Corporation	GrummanG-1159	Gulfstream II/III	X	X	MP	—	
	GrummanG-1159A						
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream 1159C (Gulfstream IV)Gulfstream IV SP (G300/G400)	GIV	—	X	MP	X	
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream IV-X(G350/G450)	G-V	X	X	MP	X	
	Gulfstream V						
	Gulfstream V-SP(G500/G550)						
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream GVI(G650)	GVI	X	X	MP	X	
	Gulfstream GVI(G650) with Plane View II Avionics Software Version “Block Point I”(ASC901) G650ER						
Gulfstream Aerospace Corporation	GulfstreamGVII-G500(G500)	GVII	X	X	MP	X	
	GulfstreamGVII-G600(G600)						
Gulfstream Aerospace Corporation	GulfstreamGVIII-G700(G700)	GVIII	—	X	MP	X	
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	IAI-1125Astra	IAI1125	—	X	MP	—	
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	GulfstreamG150(G150)	G150	—	X	MP	X	
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	GulfstreamG200(G200)	G200	—	X	MP	X	
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	GulfstreamG280(G280)	G280	—	X	MP	X	
Honda Aircraft Company	HA-420 (Honda Jet)	HA-420	X	X	SPHPA	X	
	HA-420(Honda Jet Elite)						
IRKUT Corporation	RRJ-95B(Superjet100)	RRJ95	—	X	MP	X	
Israel Aerospace Industries	IAI -1121Jet commander -1123CommodoreJet -1124Westwind	IAI1121/23/24	X	X	MP	—	
Learjet Inc.	Learjet-20series	Learjet20/30	X	X	MP	—	
	-30series						
Learjet Inc.	45(Learjet40series,LR-40) 45(Learjet45series,LR-45)	Learjet45/75	X	X	MP	X	
	75(Learjet70series,LR-70) 75(Learjet75series,LR-75)						
Learjet Inc.	Learjet-55series	Learjet55	—	X	MP	—	
Learjet Inc.	Model60(Learjet60series)	Learjet60	X	X	MP	X	
	LJ60XR(Learjet-60XR)						

(Let) Aircraft Industries, a.s	L-410MTurbolet L-410UVP-Turbolet L-410UVP-E L410UVP-E9 L410UVP-LW L410UVP-E-LW L410UVP-E20 L410UVP-E20CARGOL-420 L410NG	L-410	—	X	MP	X	
Lockheed Martin Corporation	L188ElectraserieA	L188Electra	X	X	MP	—	
	L188ElectraserieC						
Lockheed Martin Corporation	L382G(C 130)	Hercules	—	X	MP	—	
Lockheed Martin Corporation	L1011Series	L1011	—	X	MP	—	
Lockheed Martin Corporation	L1329	Jetstar	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas/Boeing	DC8 -33 -50,60,70series	DC8	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas/Boeing	DC910-50series	DC910-50	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas/Boeing	DC980series	DC980/MD88/ MD90	X	X	MP	—	
	MD88series MD90series						
McDonnell Douglas/Boeing	DC10series	DC10	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas/Boeing	MD11	MD11	—	X	MP	—	
Mitsubishi Heavy Industries	MU2Bseries	MU2B	—	X	SPHPA	—	
Nomad TCPTYLTD	Nomad-22B -24A	AstaMET	X	X	SP	—	
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P166	Piaggio166	—	X	SP	—	
Piaggio Aero - Industries S.p.A.	P180Avanti	Piaggio180	X	X	SPHPA	X	
	P180 Avanti IIP180 Avanti EVO						
Pilatus Aircraft Ltd.	PC-24	PC-24	X	X	SPHPA	X	
	PC-24TF						
	PC-24AYT						
	PC-24AYT/TF						
Piper Aircraft, Inc.	PA-31T series (Cheyenne, Cheyenne II, Cheyenne IIXL)	PA31T/42	X	X	SPHPA	—	
	PA-42 series (Cheyenne III, CheyenneIV)						
PT Dirgantara Indonesia	IPTNCN235-110	IPTNCN235	—	X	MP	—	
PZL (Polskie Zakłady Lotnicze)	M28 -02-W -05	PZL-M28	X	X	MP	X	
Rockwell-Twin Commander Aircraft L.L.C	AC680T AC690series AC900series	Rockwell MET	X	X	SPHPA	—	

RUAG Aerospace Services GmbH	Dornier228: 228-100 228-200 228-101 228-201 228-202 228-212	D228	X	X	SP	X	
	Dornier228: 228-212NG						For
Saab Aktiebolag	SAABSF340series	SAAB340	—	X	MP	—	
Saab Aktiebolag	SAAB2000	SAAB2000	—	X	MP	—	
Short (Bombardier)	SC7Skyvan	SC7Skyvan	—	X	SP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SD3-30	SD3-30/60	X	X	MP	—	
	-60						

Ontic	226T 226T(B)	SA226/227	X	X	SPHPA	—	
	226 AT 226 TC						
	227 TT						
	227 AC 227 AT 227 BC						
	227 DC						
Textron Aviation Inc.(Cessna)	C501/500SP	C501/551	X	X	SPHPA	—	
	C551/550SP						
Textron Aviation Inc.(Cessna)	510 (Citation Mustang)	C510	—	X	SPHPA	X	
Textron Aviation Inc. (Cessna)	525–CJ	C525	X	X	SPHPA	X	
	525–CJ1 525A–CJ2						
	525–CJ1+ 525A–CJ2+ 525B–CJ3						
	525B– CJ3+						
	525C–CJ4						
	525–M2						
Textron Aviation Inc.(Cessna)	C560XL C560XLS	C560XL/XLS	X	X	MP	X	
	C560XLS+						
Textron Aviation Inc.(Cessna)	C500	C500/550/560	X	X	MP	X	
	C550 CS 550						
	CS550Bravo						
	560(Citation V)						
	560(Citation Ultra)						
	560Encore						
	560Encore+						
Textron Aviation Inc. (Cessna)	C650 Citation III Citation VI Citation VII	C650	X	X	MP	—	
Textron Aviation Inc. (Cessna)	C680Sovereign	C680	X	X	MP	X	
	C680Sovereign+ C680ALatitude						
Textron Aviation Inc. (Cessna)	C700CitationLongitude	C700	—	X	MP	X	
Textron Aviation Inc.(Cessna)	C750CitationX	C750	—	X	MP	X	
Textron Aviation Inc.(Cessna/ Reims Aviation)	F406425	C406/425	X	X	SPHPA	—	
Textron Aviation Inc. (Cessna/ Reims Aviation)	441	C441	—	X	SPHPA	—	
Textron Aviation Inc.(Beech).	4000(Hawker4000)	HA4T	X	X	MP	X	
	4000 BPU (Hawker 4000 BPU)						
	4000BPU(Hawker4000BPU)						

Textron Aviation Inc.(Beech).	Hawker125Series -Hawker800XP/Proline 21 -Hawker750/Proline 21						
	Hawker125Series -Hawker900XP/Proline 21 andIFIS5000 -Hawker850XP/Proline21 andIFIS5000	HS125	X	X	MP	—	
	Bae125 - 800series - 1000series						
Textron Aviation Inc.(Beech)	BE-200/B200 BE-C90A/B/GT BE-C90/90-1 BE-E90 BE-F90/F90-1 BE-90/A90/B90 BE-200PL21/B200GT/250 BE-C90GTi/C90GTx	BE90/99/100 200	X	X	SPHPA	X	
Textron Aviation Inc.(Beech)	1900 1900C	BE300/1900	X	X	SPHPA	X	
	1900D 300 LW B300/B300C(except with Pro Line 21)						
	B300/B300C(withProLine21) 300(FFserialwithProLine21)						

Textron Aviation Inc.(Beech)	Beechjet400series MU 300	Beech400/ MU300	X	X	MP	X	
	BE-400XT (BE-400 A aircraft modified by EASA STC 10042091 for Proline 21 avionics and by EASA STC 10042353 for Williams FJ44-3AP engines)						
Viking Air Limited	DHC-6(Twin Otter)Series400	DHC6	X	X	SP	X	DHC-6series 100and 200have been evaluated.
	DHC-6(Twin Otter)Series300						
	DHC-6(Twin Otter)Series200						
	DHC-6(Twin Otter)Series100						
Viking Air Limited	DHC-6(Twin Otter)Series	DHC-6(Sea)	X	X	SP		Sea
Viking Air Limited (Bombardier)	DHC7	DHC7	—	X	MP	—	
Viking Air Limited (Bombardier)	DHC8 -100series -200series -300series	DHC8	X	X	MP	X	
	DHC8 -400series						
Viking Air Limited (Short Brothers /Bombardier)	SC7Skyvan	SC7Skyvan	—	X	SP	—	
Viking Air Limited (Short Brothers /Bombardier)	SD3-30 -60	SD3-30/60	X	X	MP	—	
Vulcan air S.p.A.	AP68TP-600Viator	AP68TP-600	—	X	SP	X	
	AP68TP-300(“Spartacus”)	AP68TP-300	—	X	SP	—	
	SF600	SF600	—	X	SP	—	
	SF600A	SF600A	—	X	SP	—	

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville