



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

Abidjan, le 17 6 DEC 2019

Décision n° 00007888 /ANAC/DG/DTA/DSV <sup>re AA</sup>  
portant amendement n°8, Edition 5 du Règlement Aéronautique  
de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique  
« RACI 2000 »

**LE DIRECTEUR GENERAL**

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration autonome de l'Aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n°0061/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique, dénommé RACI 2000 ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité des Vols et après examen et validation par le Comité de travail relatif à l'audit OACI ;

## **DECIDE :**

### **Article 1 :   Objet**

Est adopté l'amendement n°8, Edition 5 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique, codifié « RACI 2000 ».

### **Article 2 :   Portée de l'amendement**

L'amendement porte notamment sur :

- la reformulation des exigences relatives à la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques ;
- les exigences relatives au rétablissement des licences et qualifications des pilotes aux points 1.2.2.2 (4), 1.2.2.3 (C), 1.2.2.4, 1.2.2.9 (4) et l'appendice 2.1.5.2, conformément à l'annexe 1 à la Convention de Chicago.

### **Article 3 :   Date d'entrée en vigueur et application**

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures traitant du même sujet, entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



**Sinaly SILUE**

### **PJ :**

- Note d'accompagnement
- Amdt n°08 Edition 5 du RACI 2000

### **Ampliations :**

- Tout exploitant
- DSV
- DTA
- Site internet
- Q-Pulse



## NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

### AMENDEMENT N° 8 EDITION 5 DU

### REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

#### « RACI 2000 »

Remplacer le RACI 2000, Edition 5 amendement 7 par l' Edition 5 amendement 8 ci-joint.

Adopté le	Date d'Entrée en Vigueur	Date d'Application
Cinquième Edition (Comprenant l'Amendement n°8)		
<u>1 6 DEC. 2019</u>	<u>1 6 DEC. 2019</u>	<u>1 6 DEC. 2019</u>



**MINISTERE DES TRANSPORTS**

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

Réf. : RACI 2000

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

**Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité**



### LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
i	5	17/06/2018	7	21/10/2019
ii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
iii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
iv	5	17/06/2018	7	21/10/2019
v	5	17/06/2018	7	21/10/2019
vi	5	17/06/2018	7	21/10/2019
vii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
viii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
ix	5	17/06/2018	7	21/10/2019
x	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xi	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xiii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xiv	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xv	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xvi	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xvii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xviii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xix	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xx	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xxi	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xxii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xxiii	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xxiv	5	17/06/2018	7	21/10/2019
xxv	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-8	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-10	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
1-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-19	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-20	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-21	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-22	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-23	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-24	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-25	5	17/06/2018	7	17/06/2018
1-26	5	17/06/2018	7	17/06/2018
1-27	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-28	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-29	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-30	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-31	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-32	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-33	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-34	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-35	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-36	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-37	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-38	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-39	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-40	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-41	5	17/06/2018	7	21/10/2019
1-42	5	17/06/2018	8	13/12/2019
1-43	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-44	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-45	5	17/06/2018	6	17/06/2018
1-46	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
2-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-20	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-21	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-22	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-23	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-24	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-25	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-26	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-27	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-28	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-29	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-30	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-31	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-32	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-33	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-34	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-35	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-36	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-37	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-38	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-39	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-40	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-41	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-42	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-43	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-44	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-45	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-46	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-47	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-48	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-49	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-50	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-51	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-52	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-53	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-54	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-55	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-56	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
2-57	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-58	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-59	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-60	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-61	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-62	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-63	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-64	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-65	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-66	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-67	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-68	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-69	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-70	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-71	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-72	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-73	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-74	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-75	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-76	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-77	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-78	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-79	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-80	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-81	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-82	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-83	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-84	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-85	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-86	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-87	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-88	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-89	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-90	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-91	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-92	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-93	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-94	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-95	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-96	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-97	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-98	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-99	5	17/06/2018	6	17/06/2018







Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
2-100	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-101	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-102	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-103	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-104	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-105	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-106	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-107	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-108	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-109	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-110	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-111	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-112	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-113	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-114	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-115	5	17/06/2018	8	13/12/2019
2-116	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-117	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-118	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-119	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-120	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-121	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-122	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-123	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-124	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-125	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-126	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-127	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-128	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-129	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-130	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-131	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-132	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-133	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-134	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-135	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-136	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-137	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-138	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-139	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-140	5	17/06/2018	7	21/10/2019
2-141	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-142	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-143	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
2-144	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-145	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-146	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-147	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-148	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-149	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-150	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-151	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-152	5	17/06/2018	6	17/06/2018
2-153	5	17/06/2018	6	17/06/2018
3-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
3-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
3-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
3-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
3-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
3-6	5	17/06/2018	7	21/10/2019
3-7	5	17/06/2018	7	21/10/2019
3-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-14	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-15	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-20	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-21	5	17/06/2018	6	17/06/2018
4-22	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-23	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-24	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-25	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-26	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-27	5	17/06/2018	7	21/10/2019



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
4-28	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-29	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-30	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-31	5	17/06/2018	7	21/10/2019
4-32	5	17/06/2018	7	21/10/2019
5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
5-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-5	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-6	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-7	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-8	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-9	5	17/06/2018	7	21/10/2019
6-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-20	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-21	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-22	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-23	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-24	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-25	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-26	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-27	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-28	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-29	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-30	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-31	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-32	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-34	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-35	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-36	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-37	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-38	5	17/06/2018	6	17/06/2018
6-39	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.2.2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.2.2-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.2.2-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP § 1.2.2.2-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.2.12-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.2.12-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 1.2.5.2-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 1.2.5.2-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 1.2.8-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 1.2.8-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 1 § 1.2.8-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 1 § 1.2.8-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 1 § 1.2.8-5	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 1 § 1.2.8-6	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 1 § 1.2.8-7	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 2 § 1.2.8-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 1.2.8-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 1.2.8-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 1.2.8-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 3 § 1.2.8-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-5	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-6	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-7	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 3 § 1.2.8-8	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP 4 § 1.2.8-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 2.1.3-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.3-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.5.2-1	5	17/06/2018	8	13/12/2019
APP § 2.1.5.2-2	5	17/06/2018	8	13/12/2019



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP § 2.1.5.2-3	5	17/06/2018	8	13/12/2019
APP § 2.1.5.2-4	5	17/06/2018	8	13/12/2019
APP § 2.1.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.9-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.1.9-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 1.2.8-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-20	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-21	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-22	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-23	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-24	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-25	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4 & 2.6-26	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP § 2.4.3.2 (c)-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.4.3.2 (c)-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP1 § 2.5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP1 § 2.5-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP1 § 2.5-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP2 § 2.5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.5-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.5-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.1.2 (b)-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.7.5-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.9-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.10-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.10-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.10-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 2.11-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP § 2.11-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 3.2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 3.3-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.2.3-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 4.2.3-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 4.2.3-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 4.2.3-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 4.2.3-5	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 4.2.5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.3.1-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.1-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.1-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.3.4-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.3.4-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.3.4-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.5.3.4-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 4.5.4-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.6.4-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 4.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 4.9-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 4.9-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 1 § 4.9-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 2 § 4.9-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 3 § 4.9-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP 3 § 4.9-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.10-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.10-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018



Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP § 4.10.1.2.2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 4.10.3-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
APP § 5.1.2-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-5	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-6	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-7	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-8	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-10	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-11	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-12	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-13	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-14	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-15	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-16	5	17/06/2018	7	21/10/2019
APP § 5.1.2-17	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC § 1.2.8.2-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.8.2-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.8.2-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.8.2-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.3-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.3-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 1.2.3-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-3	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-4	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-5	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-6	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-7	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-8	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-9	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-10	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-11	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-12	5	17/06/2018	6	17/06/2018





Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
MC § 2.1.3.1-13	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-14	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-15	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-16	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-17	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-18	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-19	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-21	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-22	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC § 2.1.3.1-23	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC à APP § 2.5-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC à APP § 2.5-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 1 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 1 Ch 6-2	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 1 Ch 6-3	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 1 Ch 6-4	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 2 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 2 Ch 6-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 3 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 4 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 5 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 6 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 7 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 8 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 9 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 10 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 11 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 12 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 13 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019
MC 13 Ch 6-2	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 14 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 15 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 16 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 17 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 18 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 19 Ch 6-1	5	17/06/2018	6	17/06/2018
MC 20 Ch 6-1	5	17/06/2018	7	21/10/2019



## LISTE DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit-le	par
OACI	ANAC			
170-171	0-2	Incorporé dans la présente édition		
172	3	13/11/2014	24/06/2014	ANAC
173	4	04/01/2017 & 08/11/2018	03/01/2016	ANAC
174	5	28/02/2018	13/09/2017	ANAC
175	6	08/11/2018	02/07/2018	ANAC
175	7	22/10/2019	22/10/2019	ANAC
175	8	16/12/2019	13/12/2019	ANAC

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par





**TABLEAU DES AMENDEMENTS**

N° Amendement	Objet	Date : - Adoption / Approbation - Entrée en vigueur - Applicable le
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- introduction de nouvelles pages de contrôle ;</li> <li>- suppression de dispositions relatives à la validation de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;</li> <li>- ajout de nouvelles dispositions relatives à l'autorisation des examinateurs de contrôleur de la circulation aérienne.</li> </ul>	30/08/2013
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- adoption de l'Amendement 171 de l'Annexe 1 de l'OACI ;</li> </ul>	10/11/2013 04/02/2014 10/02/2014
3	l'amendement 3 porte sur : a) la limite d'âge supérieure des pilotes employés dans le transport aérien commercial international ; b) la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ; c) la rationalisation des spécifications de compétences linguistiques ; d) la prolongation des mesures de transition applicables à la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée.	10/09/2014 11/09/2014 13/11/2014
4	l'amendement 4 porte sur : a) l'expérience requise sous validation ivoirienne avant la conversion d'une licence étrangère pour les pilotes ; b) l'expérience requise pour une qualification d'instructeur et d'une autorisation d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne ; c) les exigences relatives à la qualification d'instructeur et à l'autorisation d'examineur de technicien de maintenance d'aéronef ; d) l'amendement 173 de l'Annexe 1 de l'OACI concernant la promotion de la santé et l'application des principes de base de gestion de la sécurité au processus d'évaluation médicale ;	07/12/2016 03/01/2016 04/01/2017 07/12/2016 03/01/2017 08/11/2018
5	l'amendement 5 porte sur : a) la rectification de la date d'applicabilité de l'amendement 174 de l'Annexe 1 de l'OACI concernant la validation automatique des licences aux termes d'un accord conclu entre des Etats contractants ; b) les phases du processus de certification d'un organisme de formation.	08/11/2017 31/01/2018 28/02/2018



N° Amendement	Objet	Date : - Adoption / Approbation - Entrée en vigueur - Applicable le
6	<p>L'amendement 6 porte sur les dispositions suivantes de l'amendement 175 de l'Annexe 1 de l'OACI :</p> <p>a) Introduction d'une structure réglementaire pour la délivrance des licences de télépilote et fourniture d'un cadre mondial pour la réglementation de la délivrance des licences de RPAS à l'appui de l'exécution de vols internationaux</p> <p>b) Approbation et reconnaissance mondiale des AMO ; normes de conception et maintien de la navigabilité</p> <p>c) Ajustement du renvoi aux prescriptions de l'OMM relatives aux qualifications, aux compétences, à l'enseignement et à la formation du personnel de météorologie aéronautique.</p> <p>L'amendement 6 porte également sur les dispositions relatives au rétablissement des privilèges des licences et qualifications arrivées à échéances.</p>	17/06/2018 30/06/2018 28/10/2018
7	<p>L'amendement 7 porte sur les dispositions suivantes :</p> <p>a) qualifications d'instructeurs et autorisation d'examineurs de membres d'équipage de cabine</p> <p>b) qualifications d'instructeurs et autorisation d'examineurs d'agents technique d'exploitation</p>	21/10/2019 21/10/2019 22/10/2019
8	<p>L'amendement 8 porte sur les dispositions suivantes :</p> <p>a) reformulation des exigences relatives à la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques ;</p> <p>b) reformulation des exigences relatives au rétablissement des licences et qualifications de pilotes arrivées à échéance</p>	13/12/2019 16/12/2019 16/12/2019





## LISTE DES REFERENCES

Annexe 1 de l'OACI, Douzième édition – Juillet 2018 (amendement 175 inclus).

Décision n° 003599/ANAC/DTA/DSV du 30 juin 2018 portant Adoption de l'amendement n° 6 et de l'Edition 5 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique « RACI 2000 ».

Règlement n° 06/2005/CM/UEMOA relatif aux conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipages de conduite Avion ;

Règlement n° 08/2005/CM/UEMOA relatif aux conditions médicales de délivrance des licences du Personnel de l'aéronautique civile.



## LISTE DES ABREVIATIONS

Dans de le présent règlement, les abréviations suivantes ont la signification indiquée ci-après:

(A)	:	Avion
AMT:		Aircraft Maintenance Technician /Technicien de maintenance d'aéronef
AQ:		Assurance de la qualité
ATCO:		Air Traffic Control Officer /Contrôleur de la circulation aérienne
ATO/OFA:		Approved Training Organisation/ Organisme de formation agréé
ATPL:		Airline Transport Pilot License/ Licence de pilote de ligne
BITD:		Basic Instrument Training Device
BPL:		Balloon Pilot Licence
CFI:		Chief Flight Instructor / Chef Instructeur de vol
CGI:		Chief Ground Instructor / Chef Instructeur au sol
CPL:		Commercial Pilot License / Licence de pilote professionnel
CR:		Class Rating.
CRE:		Class Rating Examiner.
CRI:		Class Rating Instructor.
CRM:		Gestion des ressources en équipe
FCL:		Flight Crew Licensing.
FE:		Flight Engineer/ Mécanicien navigant.
FFS:		Full Flight Simulator
FI:		Flight Instructor.
FIE:		Flight Instructor Examiner.
FNPT :		Flight and Navigation Procedures Trainer
FSTD :		Flight simulation training device
FTI :		Flight test instructor
FTD :		Flight Training Device
FTO:		Flight Training Organisation.
(H):		Helicopter/ Hélicoptère.
HT:		Head of Training.
IFR:		Règles de vol aux instruments
IR:		Instrument Rating.
IRI:		Instrument Rating Instructor.
IRE:		Instrument Rating Examiner.
MC:		Moyen de conformité.





MCC :	Multi-crew cooperation
MCCI :	Multi-crew co-operation instructor
ME:	Multi Engine.
MPA:	Multi Pilot Aircraft.
MPL:	Multi-Crew Pilot Licence
OACI:	Organisation de l'Aviation Civile International
OTD :	Other training devices
PF:	Pilot Flying.
PIC:	Pilot In Command.
PICUS:	Pilot-In-Command Under Supervision
PNF:	Pilot Non Flying.
PPL:	Private Pilot Licence.
PPL (As):	PPL Airships
RT:	Radiotéléphonie
SE:	Single Engine.
SFI :	synthetic flight instructor
SPA:	Single Pilot Aircraft.
SPIC:	Single Pilot In Command.
SPL:	Sailplane Pilot Licence
STI :	Synthetic training instructor
TMG:	Tourism Motor Glider.
TR:	Type Rating.
TRE:	Type Rating Examiner.
TRI:	Type Rating Instructor.
TRTO:	Type Rating Training Organisation.



**LISTE DE DIFFUSION**

Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion *	
		P	N
DG	Direction Générale		✓
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		✓
SDOA	Sous-Direction des Opérations Aériennes	✓	✓
CT	Conseillers Techniques		✓
SI	Service Informatique		✓
DOC	Centre de Documentation	✓	
DTA	Direction du Transport Aérien		✓

(\*) P= Papier

N= Numérique





## CARACTERES DES ELEMENTS DU REGLEMENT

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

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

- a) **Norme ou exigence nationale** : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'État de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.
- b) **Appendices et moyens de conformité** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.
- c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- d) **Les tableaux et figures** qui complètent ou illustrent une norme nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

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

- a) **Introduction et notes explicatives** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.
- b) **Notes** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.
- c) **Suppléments** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes nationales, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes nationales



## TABLE DES MATIERES

<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES</b>	.....	I
<b>LISTE DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS</b>	.....	IX
<b>LISTE DES ABREVIATIONS</b>	.....	XIII
<b>LISTE DE DIFFUSION</b>	.....	XV
<b>CARACTERES DES ELEMENTS DU REGLEMENT</b>	.....	XVI
<b>TABLE DES MATIERES</b>	.....	XXII
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> DEFINITIONS ET REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES</b>	.....	1-1
<b>1.1 DEFINITIONS</b> .....		1-1
<b>1.2 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES</b> .....		1-15
<b>1.3 RECOURS AUX DECISIONS DE L'ANAC RELATIVES A LA DELIVRANCE DES TITRES AERONAUTIQUES</b> .....		1-46
<b>CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES*</b>	.....	2-1
<b>A LICENCES ET QUALIFICATION DES PILOTES*</b>	.....	2-1
<b>2.1 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE</b> .....		2-1
<b>2.2 ÉLÈVE-PILOTE</b> .....		2-29
<b>2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVÉ</b> .....		2-29
<b>2.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (CPL)</b> .....		2-40
<b>2.5 LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE CATEGORIE AVION (MPL)</b> .....		2-53
<b>2.6 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE</b> .....		2-57
<b>2.7 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR)</b> .....		2-67
<b>2.8 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL, AU SOL ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HELICOPTERES</b> .....		2-76
<b>2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR</b> .....		2-124
<b>2.10 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE</b> .....		2-127
<b>2.11 LICENCE DE PILOTE D'ULTRA LEGER MOTORISE (ULM)</b> .....		2-130
<b>B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TELEPILOTES</b>	.....	2-137
<b>2.12 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES</b> .....		2-137
<b>2.13 ÉLÈVE-TELEPILOTE</b> .....		2-142
<b>2.14 LICENCE DE TELEPILOTE</b> .....		2-143
<b>2.15 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS</b> .....		2-149
<b>CHAPITRE 3. LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES</b>	.....	3-1
<b>3.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES DE NAVIGATEUR ET DE MECANICIEN NAVIGANT</b> .....		3-1
<b>3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR</b> .....		3-1
<b>3.3 LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT</b> .....		3-4
<b>3.4 OPERATEUR RADIOTELEPHONISTE NAVIGANT</b> .....		3-8
<b>CHAPITRE 4 LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</b>	.....	4-1
<b>4.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE</b> .....		4-1
<b>4.2 LICENCE, QUALIFICATIONS ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DESIGNE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF</b> .....		4-1
<b>4.3 CONTROLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AERIENNE</b> .....		4-10
<b>4.4 LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE</b> .....		4-11
<b>4.5 QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE</b> .....		4-12
<b>4.6 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION</b> .....		4-18





4.7	LICENCE D'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE .....	4-24
4.8	PERSONNEL DE METEOROLOGIE AERONAUTIQUE.....	4-25
4.9	STAGIAIRE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE .....	4-26
4.10	LICENCE DE MEMBRE DE L'EQUIPAGE DE CABINE.....	4-26
	<b>CHAPITRE 5 PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL .....</b>	<b>5-1</b>
5.1	LES LICENCES DU PERSONNEL DELIVREES EN APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT ONT LES CARACTERISTIQUES INDIQUEES CI-APRES. ....	5-1
	<b>CHAPITRE 6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES .....</b>	<b>6-1</b>
6.1	CERTIFICAT D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE - GENERALITES.....	6-10
6.2	SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MEDICALES.....	6-11
6.3	ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1 .....	6-14
6.4	ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2 .....	6-22
6.5	ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3 .....	6-30
	<b>APPENDICE AU § 1.2.2.2 : CONDITIONS MINIMALES DE RECONNAISSANCES DES LICENCES DE PILOTES DELIVREES PAR UN ETAT CONTRACTANT .....</b>	<b>APP§ 1.2.2.2-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 1.2.2.12 CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES .....</b>	<b>APP§1.2.2.12-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 1.2.5.2 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAU.....</b>	<b>APP§1.2.5.2-1</b>
	<b>APPENDICE 1 AU § 1.2.8: ORGANISME DE FORMATION AGREE (ATO) .....</b>	<b>APP1§1.2.8-1</b>
	<b>APPENDICE 2 AU § 1.2.8 : CADRE POUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE (SMS) .....</b>	<b>APP2§1.2.8-1</b>
	<b>APPENDICE 3 AU § 1.2.8 : EXIGENCES DE QUALIFICATION DES DISPOSITIFS DE FORMATION POUR LA SIMULATION DE VOL .....</b>	<b>APP3§1.2.8-1</b>
	<b>APPENDICE 4 AU § 1.2.8 : LOGIGRAMME DU PROCESSUS DE CERTIFICATION D'ORGANISME DE FORMATION .....</b>	<b>APP4§1.2.8-1</b>
	<b>APPENDICE 1 AU § 1.2.9 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES .....</b>	<b>APP1§1.2.9-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.1.3 : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR LA MPL, L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR .....</b>	<b>APP§2.1.3-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.1.5.2 : RETABLISSEMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE .....</b>	<b>APP§2.1.5.2-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.1.9 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES .....</b>	<b>APP§2.1.9-1</b>
	<b>APPENDICE AUX PARAGRAPHERS 2.4 ET 2.6: COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL .....</b>	<b>APP§2.4 &amp; 2.6-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.4.3.2 (C) : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL .....</b>	<b>APP§2.4.3.2(C)-1</b>
	<b>APPENDICE 1 AU § 2.5. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE .....</b>	<b>APP1§2.5-1</b>
	<b>APPENDICE 2 AU § 2.5 : COURS DE FORMATION INTEGRE MPL .....</b>	<b>APP2§2.5-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.7 : COURS DE FORMATION MODULAIRE POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR) .....</b>	<b>APP§2.7-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.7.1.2 (B) : EXAMEN PRATIQUE DE LA QUALIFICATION IR .....</b>	<b>APP§2.7.1.2(B)-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.7.5: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE .....</b>	<b>APP§2.7.5-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.9 : LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR .....</b>	<b>APP§2.9-1</b>
	<b>APPENDICE AU § 2.10 : LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE .....</b>	<b>APP§2.10-1</b>



<b>APPENDICE AU § 2.11 : LICENCE DE PILOTE D'ULM</b>	..... APP§2.11-1
<b>APPENDICE AU § 3. 2 : LICENCE DE NAVIGATEUR</b>	..... APP§3.2-1
<b>APPENDICE AU § 3.3 : LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT</b>	..... APP§3.3-1
<b>APPENDICE AU § 4.2 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS.....</b>	APP§4.2-1
<b>APPENDICE AU § 4.2.3 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF</b>	..... APP§4.2.3-1
<b>APPENDICE AU § 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUELEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF</b>	..... APP§4.2.5-1
<b>APPENDICE AU § 4.3.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE CARTE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE STAGIAIRE</b>	..... APP§4.3.1-1
<b>APPENDICE AU § 4.5.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE</b>	..... APP§4.5.1-1
<b>APPENDICE AU § 4.5.3.4 : CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITE DES MENTIONS DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE</b>	..... APP§4.5.3.4-1
<b>APPENDICE AU § 4.5.4 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE</b>	..... APP§4.5.4-1
<b>APPENDICE AU § 4.6 : LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION</b>	..... APP§4.6-1
<b>APPENDICE AU § 4.6.4 RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE</b>	..... APP§4.6.4-1
<b>APPENDICE 1 AU § 4.9 : STAGIAIRE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE</b>	..... APP1§4.9-1
<b>APPENDICE 2 AU §. 4.9 PROGRAMME DES CONNAISSANCES THEORIQUES EXIGES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE.</b>	..... APP2§4.9-1
<b>APPENDICE 3 AU § 4.9 : PROGRAMME DES EPREUVES PRATIQUES EXIGES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE.</b>	..... APP3§4.9-1
<b>APPENDICE AU § 4.10.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER</b>	..... APP§4.10.1.2.2-1
<b>APPENDICE AU § 4.10.3 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUELEMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE</b>	..... APP§4.10.3-1
<b>APPENDICE AU § 5.1.2. SPECIMEN LICENCE « RACI 2000 »</b>	..... APP§5.1.2-1
<b>MC AU § 1.2.8.2 : CADRE POUR LE PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)</b>	..... MC§1.2.8.2-1
<b>MC AU § 1.2.9 : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES</b>	..... MC§1.2.9-1
<b>MC AU § 2.1.3 LISTE DES CLASSES ET DE TYPES D'AERONEF</b>	..... MC§2.1.3-1
<b>MC A L'APPENDICE AU § 2.5 : LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE - AVION NIVEAUX DE COMPETENCE</b>	..... MC APP § 2.5-1
<b>MC 1 AU CHAPITRE 6 - APPAREIL CARDIO-VASCULAIRE</b>	..... MC1 CHP6-1
<b>MC 2 AU CHAPITRE 6 - APPAREIL RESPIRATOIRE</b>	..... MC2 CHP6-1
<b>MC 3 AU CHAPITRE 6 - APPAREIL DIGESTIF</b>	..... MC3 CHP6-1





<b>MC 4 AU CHAPITRE 6 - TROUBLES METABOLIQUES, NUTRITIONNELS ET ENDOCRINIENS</b>	.....MC4 CHP6-1
<b>MC 5 AU CHAPITRE 6 - HEMATOLOGIE</b>	.....MC5 CHP6-1
<b>MC 6 AU CHAPITRE 6 - APPAREIL URINAIRE</b>	.....MC6 CHP6-1
<b>MC 7 AU CHAPITRE 6 - INFECTIONS SEXUELLEMENT TRANSMISSIBLES ET VIH/SIDA</b>	..... MC7CHP6-1
<b>MC 8 AU CHAPITRE 6 - GYNECOLOGIE ET OBSTETRIQUE</b>	..... MC8CHP6-1
<b>MC 9 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE MUSCULO-SQUELETTIQUE</b>	.....MC9 CHP6-1
<b>MC 10 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHIATRIQUE</b>	.....MC10 CHP6-1
<b>MC 11 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE NEUROLOGIQUE</b>	.....MC11CHP6-1
<b>MC 12 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE</b>	.....MC12 CHP6-1
<b>MC 13 AU CHAPITRE 6 - NORMES DE VISION</b>	.....MC13 CHP6-1
<b>MC 14 AU CHAPITRE 6 - PERCEPTION DES COULEURS</b>	.....MC14 CHP6-1
<b>MC 15 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OTO-RHINO-LARYNGOLOGIQUE</b>	.....MC15 CHP6-1
<b>MC 16 AU CHAPITRE 6 - NORMES D'AUDITION</b>	.....MC16 CHP6-1
<b>MC 17 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHOLOGIQUE</b>	.....MC17 CHP6-1
<b>MC 18 AU CHAPITRE 6 - CONDITIONS D'APTITUDE DERMATOLOGIQUE</b>	.....MC18 CHP6-1
<b>MC 19 AU CHAPITRE 6 - RESUME DES EXIGENCES PERIODIQUES MINIMALES</b>	.....MC19 CHP6-1
<b>MC 20 AU CHAPITRE 6 – FORMAT DE L'ATTESTATION MEDICALE</b>	.....MC20 CHP6-1

\* À compter du 3 novembre 2022, le Chapitre 2 portera le titre Licences et qualifications des pilotes et des télépilotes.



## CHAPITRE 1<sup>er</sup> DEFINITIONS ET REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

### 1.1 Définitions

Dans le présent Règlement RACI 2000, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

**Contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification.**

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

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

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

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

**Critères de performance.** Indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.







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

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

**Détection et évitement.** Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

**Dirigeable.** Aérostat entraîné par un organe moteur.

**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.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

**Liaison de commande et de contrôle (C2).** Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

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

**Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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

- (i) Manuel de formation. Un manuel contenant les buts et les objectifs de la formation, des cursus normaux et un curriculum pour chaque phase du cours de formation approuvé.
- (ii) Manuel des procédures. Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un ATO doit suivre dans l'exécution de ses devoirs pour répondre aux impératifs du certificat.

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

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



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

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

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

**Membre d'équipe de télépilotage.** Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépiloté durant une période de service de vol.

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

**Modèle de compétences adapté.** Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.

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

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

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

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



**Organisme de maintenance agréé<sup>†</sup>.** Organisme agréé ou autorisé par l'ANAC, conformément aux dispositions du Règlement RACI 3000, pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'ANAC ou celui d'une autorité agréée par un État contractant.

**Note.-** 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.

**Organisme de maintenance agréé<sup>††</sup>.** Organisme agréé ou autorisé par l'ANAC, conformément aux dispositions du Règlement RACI 4000, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'ANAC ou celui d'une autorité agréée par un État contractant.

**Note.-** 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.

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

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

**Pilote commandant de bord sous supervision.** Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

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

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

**Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

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



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

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

**Procédure.** Une façon de documenter un processus.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**Signer une fiche de maintenance.†** Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un aéronef par une entreprise de transport aérien public (RACI 3000).

**Signer une fiche de maintenance.††** Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le RACI 3000 (dans le cas d'une fiche non établie par un organisme de maintenance agréé) ou dans le RACI 4000 (dans le cas d'une fiche établie par un organisme de maintenance agréé).

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

- Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des

† Applicable jusqu'au 4 novembre 2020.

†† Applicable à compter du 5 novembre 2020.

\*\*\* Applicable jusqu'au 2 novembre 2022.



membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

**Simulateur d'entraînement au vol.**<sup>xxxx</sup> L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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

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

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







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

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

**Système de surveillance ATS.** Terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs.

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

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

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

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

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

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



**Télépilote commandant.** Télépilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande et qui est chargé de l'exécution d'un vol dans de bonnes conditions de sécurité.

**Télépilote en second.** Télépilote titulaire d'une licence exerçant une fonction de pilote quelconque autre que celle de télépilote commandant, à l'exclusion d'un télépilote qui se trouverait dans le RPS dans le seul but de recevoir une instruction de vol.

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

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

**Temps aux instruments au sol.** Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par l'Autorité de l'Aviation Civile.

**Temps de vol — avions.** Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol. Ce temps est parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale».

**Temps de vol — hélicoptères.** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

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

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

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



**Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotés.** Total du temps décompté depuis le moment où une liaison C2 est établie entre le RPS et le RPA en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.

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

**Temps d'instruction en double commande.** <sup>xxx</sup> Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

**Temps d'instruction en double commande.** <sup>xxxx</sup> 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.

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

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

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

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

- a) à constituer un risque direct pour celui qui consomme ou qui compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
- b) à engendrer ou aggraver un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

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



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

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

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

## 1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences

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

1.2.1.1 Afin d'autoriser l'exercice des fonctions du personnel aéronautique qui requiert la détention d'une licence et qualifications associées ou d'une attestation, l'Autorité de l'Aviation Civile délivre les licences, qualifications et autorisations suivantes conformément aux dispositions du présent règlement RACI 2000 :

#### (a) Licences :

##### (1) Licences de pilote:

- (i) Pilote privé : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère;
- (ii) Pilote professionnel : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
- (iii) pilote en équipage multiple : avion ;
- (iv) Pilote de ligne : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
- (v) pilote de planeur ;
- (vi) pilote de ballon libre ;
- (vii) pilote d'Ultra léger Motorisé

##### (2) Licence de Navigateur;

##### (3) Licence de Mécanicien navigant ;

##### (4) Licence de Membre d'équipage de cabine ;

##### (5) Licence de Contrôleur de la circulation aérienne ;

##### (6) Licence de Technicien de maintenance d'aéronef;

##### (7) Licence d'Opérateur radio de station aéronautique ;





(8) Licence de Télépilote – avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion ou ballon libre, à compter du 3 novembre 2022.

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

(c) Cartes de stagiaire délivrées :

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

(d) L'Autorité peut délivrer les qualifications pilotes suivantes :

(1) les qualifications de catégorie d'aéronefs suivantes :

- (i) aéronef à sustentation motorisée
- (ii) avion ;
- (iii) hélicoptère ;
- (iv) planeur ;
- (v) dirigeable;
- (vi) ballon libre ;
- (vii) Ultra léger Motorisé

(2) les qualifications de classe avion suivantes :

- (i) avions terrestres monomoteurs ;
- (ii) hydravions monomoteurs ;
- (iii) avions terrestres multimoteurs ;
- (iv) hydravions multimoteurs.

(3) les qualifications de classe sur les giravions suivantes :

- (i) hélicoptères ;
- (ii) giravions.

(4) les qualifications de classe sur aérostats suivants :

- (i) dirigeables ;
- (ii) ballon libre.

(5) les qualifications de type sur les aéronefs suivants :

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

(6) autorisations et qualifications aux instruments suivants :

- (i) instruments- avions;
- (ii) instruments-hélicoptère.

(7) qualifications d'instructeur :



- (i) en vol ;
- (ii) au sol.
- (8) qualifications spéciales de pilote.
- (9) autorisations d'examineur

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

(f) L'Autorité peut délivrer les qualifications suivantes pour les mécaniciens navigants :

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

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

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

1.2.1.2 Jusqu'au 2 novembre 2022, nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire s'il n'est titulaire d'une licence ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent RACI 2000 et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.3 À compter du 3 novembre 2022, nul n'exercera des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou de membre d'équipe de télépilotage d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) s'il n'est titulaire d'une licence ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent RACI 2000 et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.4 À compter du 3 novembre 2022, la licence de membre d'équipage de conduite sera délivrée par l'ANAC ou validée par celle-ci si cette licence a été délivrée par un autre État contractant.





1.2.1.5 À compter du 3 novembre 2022, tout exploitant de système d'aéronef télépilote (RPAS) doit disposer d'une licence délivrée par l'ANAC ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère si cette dernière est délivrée par un autre État contractant.

1.2.1.6 À compter du 3 novembre 2022, les télépilotes auront sur eux leur licence appropriée lorsqu'ils effectuent des vols internationaux.

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

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

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

#### (a) Validation de licences délivrées par un Etat contractant

- (1) Une licence délivrée par un Etat contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut être validée à la discrétion de l'Autorité de l'Aviation Civile en vue de son utilisation sur un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire. Les titulaires de licences de pilote qui demandent une validation doivent se conformer aux conditions du présent règlement.
- (2) La durée de validation d'une licence est limitée à 12 mois à compter de la date de validation, sous réserve que la licence reste valide. Toute prorogation de la durée de validité de la validation est soumise à l'approbation de l'Autorité et à toutes conditions jugées nécessaires conformément au présent règlement.

#### (b) Conversion de licences délivrées par un Etat contractant

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



- (2) Une licence de pilote privé délivrée par un Etat contractant peut être convertie en licence ivoirienne assortie d'une qualification de classe ou de type monopilote sous réserve de sa conformité aux conditions définies au présent règlement.
- (c) Lorsque la licence délivrée par un Etat contractant n'est pas conforme à l'annexe 1 de l'OACI, celle-ci ne peut être validée, ni convertie.

### 1.2.2.2 Validation des licences des équipages de conduite

#### (a) Conditions générales

- (1) Toute personne qui détient une licence de pilote délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, doit demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.
- (2) Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier.
- (3) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve qu'il est titulaire d'un certificat d'aptitude physique et mentale valide délivré en application du présent règlement ou d'un certificat médical valide et délivré par l'État contractant qui a délivré la licence du demandeur.
- (4) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié au paragraphe 1.2.9, ou doit démontrer à l'autorité les compétences de maîtrise de la langue telle que spécifiée au paragraphe 1.2.9.  
La validation est limitée, à une utilisation sur les aéronefs à usage domestique si le pilote n'a pas la compétence de la langue anglaise, comme l'exige le paragraphe 1.2.9.
- (5) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat d'aptitude physique et mentale auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
- (6) L'autorité ne fait que valider les qualifications ou les autorisations concernant la licence étrangère avec la validation d'une licence.





- (7) L'autorité peut délivrer une validation qui sera valide pour un an, à condition que la licence étrangère, les qualifications ou les autorisations et le certificat médical reste valide.
- (8) Un postulant à une validation ivoirienne de licence étrangère peut bénéficier des privilèges de validations de façon continue sur une période maximale de deux (02) ans.

(b) Validation avec les privilèges du PPL.

En plus des exigences visées au paragraphe (a) ci-dessus, le demandeur de la validation avec les privilèges du PPL doit avoir une licence étrangère avec au moins des privilèges PPL.

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

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

- (1) Le demandeur de la validation doit démontrer, s'il y a lieu, à la satisfaction de l'Autorité, les connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider:
  - (i) droit aérien;
  - (ii) météorologie;
  - (iii) les procédures opérationnelles, et
  - (iv) radiotéléphonie;
- (2) Le demandeur de la validation peut subir un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications qu'il veut solliciter correspondant aux privilèges de la licence détenue, et
- (3) Se conformer aux exigences d'expérience relatives à la catégorie de la licence du RACI 2000.

### 1.2.2.3 Conversion des licences des équipages de conduite

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

Une personne qui détient une licence de pilote en état de validité avec au moins les privilèges d'une licence PPL délivrée par un Etat contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la délivrance d'une PPL pour un usage



sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont satisfaites.

- (1) Le titulaire doit :
  - (i) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier et d'un certificat d'aptitude médicale valide ;
  - (ii) présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié au paragraphe 1.2.9 ou doit démontrer à l'autorité les compétences de maîtrise de la langue telle que spécifiée au paragraphe 1.2.9.
  - (iii) obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 délivrée conformément au présent règlement ;
  - (iv) démontrer à la satisfaction de l'autorité la connaissance du droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie; et
  - (v) passer le test de connaissance du PPL.
- (2) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence étrangère, avant de convertir ladite licence.

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

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

- (1) Le postulant est titulaire d'une validation de licence en cours de validité délivrée conformément au paragraphe 1.2.2.2 ci-dessus;
- (2) Le postulant a effectué:
  - 50 heures de vol sur des avions ou ;
  - 35 heures de vol sur des hélicoptèresimmatriculés en Côte d'Ivoire et qui sont exploités par un exploitant ;
- (3) Le postulant à la conversion doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience de vol requise en présentant un dossier (le carnet de vol par exemple);
- (4) Le postulant doit être titulaire ou obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément au présent règlement ;





- (5) Les qualifications énumérées sur une licence étrangère de pilote et qui sont validées selon le paragraphe 1.2.2.2 peuvent être apposées sur la licence convertie ;
- (6) Le postulant doit démontrer à l'autorité la preuve de compétences linguistiques dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques telle que spécifiés au paragraphe 1.2.9.

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

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

- (1) Le postulant a signé un contrat avec un exploitant aérien basé en Côte d'Ivoire ;
- (2) Le postulant à la conversion doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience de vol requise en présentant un dossier (le carnet de vol par exemple);
- (3) Le postulant doit détenir un certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément au présent règlement ;
- (4) Le postulant doit démontrer à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques telle que spécifiés au paragraphe 1.2.9. ;
- (5) Le postulant doit démontrer à la satisfaction de l'Autorité les connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider:
  - (i) droit aérien;
  - (ii) météorologie;
  - (iii) les procédures opérationnelles, et
  - (iv) radiotéléphonie;
- (6) Les qualifications énumérées sur une licence étrangère de pilote peuvent être apposées sur la licence convertie, de même que la qualification effectuée ;
- (7) Le postulant doit effectuer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications qu'il veut solliciter correspondant aux privilèges de la licence détenue.



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

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

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

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

#### **1.2.2.5 Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronefs**

(a) Conditions générales pour la validation.

- (1) Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.
- (2) Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
- (3) L'autorité 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'autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère en même temps que la validation à délivrer.
- (5) L'autorité peut délivrer une validation qui sera valable une (01) année, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.

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

- (1) droit aérien;
- (2) exigences de navigabilité applicables à la certification et de maintien de la navigabilité, et
- (3) organismes et procédures approuvés d'entretien ;
- (4) Performances humaines.

(c) Le demandeur du certificat de validation doit, s'il y a lieu, passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il/elle sollicite la validation en rapport avec les privilèges de la licence détenue.

#### **1.2.2.6 Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronefs**

(a) Conditions générales pour la conversion.

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

- (1) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel ;
- (2) démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider:
  - (i) Droit aérien ;
  - (ii) Exigences de navigabilité applicables à la certification et de maintien de la navigabilité ;
  - (iii) Organismes et procédures approuvés d'entretien; et
  - (iv) Performances humaines;
- (3) Le demandeur de la conversion de licence doit, si l'Autorité le juge nécessaire, passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue ;



- (4) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie ;
  - (5) L'autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité apposées sur la licence étrangère en même temps que la conversion de la licence à délivrer.
  - (6) Le postulant doit avoir au moins quatre (4) ans d'expérience de pratique de maintenance d'aéronef.
- (b) Conversion d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs qui a été validé selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.5

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

#### **1.2.2.7 Validation des licences d'agent technique d'exploitation**

- (a) Conditions générales pour la validation.
- (1) Toute personne qui détient une licence d'agent technique d'exploitation délivrée par un Etat contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, doit demander une validation de cette licence pour une utilisation en Côte d'Ivoire.
  - (2) Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité de l'Etat membre la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
  - (3) L'autorité 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'autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations apposées sur la licence étrangère en même temps que la validation à délivrer.
  - (5) L'autorité peut délivrer une validation qui est valable douze (12) mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
- (b) Le postulant à la validation doit démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider.



(c) Le demandeur du certificat de validation doit passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la validation en rapport avec les privilèges de la licence détenue.

#### **1.2.2.8 Conversion des 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 Etat contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage dans un Etat membre 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) passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il/elle sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue, et
- (4) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie.
- (5) L'autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère en même temps que la conversion de la licence à délivrer.

(b) Conversion des licences d'agent technique d'exploitation qui ont été validés selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.7.

Le titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation active et en cours de validité délivrée par un Etat contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, qui dispose d'une validation délivrée selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.7 et qui peut prouver avoir exercé pendant 12 mois les fonctions d'agent technique d'exploitation en Côte d'Ivoire, peut convertir sa licence de ATE sans autre formalité.



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

#### (a) Validation

Il n'existe pas de validation ivoirienne de licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.

#### (b) Conversion

Le titulaire de licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, doit demander la conversion d'une telle licence pour un usage en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont satisfaites :

- (1) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel ;
- (2) démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider ;
- (3) passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications à mentionner sur la licence convertie ;
- (4) démontrer à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques telle que spécifiés au paragraphe 1.2.9 ;
- (5) l'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie.

### 1.2.2.10 Validation des licences de membre d'équipage de cabine

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

- (1) Toute personne qui détient une licence de membre d'équipage de cabine délivrée par un État contractant doit demander une validation de cette licence pour une utilisation en Côte d'Ivoire.
- (2) Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
- (3) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
- (4) L'autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations apposées sur la licence étrangère en même temps que la validation à délivrer.
- (5) L'autorité peut délivrer une validation qui est valable 12 mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.





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

(c) Le demandeur du certificat de validation doit passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la validation en rapport avec les privilèges de la licence détenue.

#### **1.2.2.11 Conversion des licences de membre d'équipage de cabine**

(a) Conditions générales pour la conversion.

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

- (1) présenter 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, s'il y a lieu, des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence ou le titre à valider.
- (3) passer, s'il y a lieu, un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il/elle sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue.
- (4) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie.
- (5) L'autorité de l'Etat membre convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère en même temps que la conversion de la licence à délivrer.

(b) Conversion des licences de membre d'équipage de cabine qui ont été validés selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.10.

Le titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine active et en cours de validité délivrée par un Etat contractant, qui dispose d'une validation délivrée selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.10 et qui peut prouver avoir exercé pendant 12 mois les fonctions de membre d'équipage de cabine en Côte d'Ivoire, peut convertir sa licence de membre d'équipage de cabine sans autre formalité.



### 1.2.2.12 Prise en compte de l'expérience militaire

- (a) Les pilotes militaires de transport qui postulent à la délivrance d'une licence de pilote spécifiée dans le présent règlement, à l'exclusion de la licence de pilote de ligne, doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité.
- (1) Sauf pour un pilote militaires qualifié ou ancien pilote militaire ayant fait l'objet d'une interdiction de vol pour manque de compétence ou à la suite d'une mesure disciplinaire portant sur les opérations aériennes, un pilote militaire qualifié ou un ancien pilote militaire qualifié qui remplit les conditions de l'appendice au paragraphe 1.2.2.12 peut, sur la base de sa formation militaire, soumettre sa candidature à :
- (i) une licence de pilote professionnel ;
  - (ii) une qualification de catégorie et de classe d'aéronef pour lesquelles ce pilote militaire est qualifié ;
  - (iii) à une qualification de vol aux instruments pour la qualification de catégorie pour laquelle ce pilote militaire est qualifié ;
  - (iv) une qualification de type, si applicable.
- (2) Les tests requis pour un pilote militaire postulant à une licence ou une qualification sont :
- (i) si le postulant a été en statut actif au cours des 12 derniers mois précédents sa demande de candidature, il doit passer un test de connaissances sur le droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie.
  - (ii) si le postulant n'a pas été en statut actif au cours des 12 derniers mois précédents sa candidature, il doit passer à la fois le test de connaissances théoriques et le test pratique.
- (b) Les techniciens de maintenance d'aéronef militaires qui postulent à la délivrance d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef dans le présent règlement doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité. En outre, le candidat doit réussir aux tests écrit et oral relatifs :
- (i) au droit aérien ;
  - (ii) aux exigences applicables à la navigabilité, à la certification et au suivi continu de la navigabilité des aéronefs ;
  - (iii) aux organismes de maintenance d'aéronefs agréés ;
  - (iv) aux performances humaines.



- (c) Les candidats doivent fournir à l'Autorité le programme complet des formations théoriques et pratiques ayant permis l'obtention des titres militaires détenus ainsi que les résultats obtenus à l'issue des examens.
- (d) Les connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires doivent satisfaire aux conditions fixées par le présent règlement.

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

**1.2.2.13.1** Nonobstant les dispositions des § 1.2.2.1 (a), 1.2.2.2 (a) (5), 1.2.2.5 (a) (4), 1.2.2.7 (a) (3) et 1.2.2.10 (a) (3), l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire peut valider automatiquement les licences d'autres Etats contractants, à conditions d'avoir :

- (a) Adopté des règlements communs relatifs à la délivrance des licences qui sont par ailleurs conforme au présent règlement ;
- (b) Conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;
- (c) Etabli un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance des licences ;
- (d) Enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

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

**1.2.3 Privilèges du titulaire d'une licence**

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



## 1.2.4 Aptitude physique et mentale

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

1.2.4.2 Dans le cadre du programme national de sécurité, l'Autorité de l'Aviation Civile applique les principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence, principes qui prévoient, au minimum :

- (a) l'analyse régulière des renseignements sur les cas d'incapacité en vol et les constatations issues des évaluations médicales, en vue de déterminer les domaines de risque médical accru ;
- (b) l'examen continu du processus d'évaluation médicale, en vue de centrer l'attention sur les domaines établis de risque médical accru.

1.2.4.3 Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique assure une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale. Cette norme est applicable à partir du 8 novembre 2018.

**Note 1 :** La norme 1.2.4.2 indique comment déterminer les sujets appropriés des activités de promotion sanitaire.

**Note 2 :** Le manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des orientations sur cette question.

**Note 3 :** Le manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système nationale de délivrance des licences du personnel (Doc 9379) contient des éléments indicatifs sur le lien entre la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique et la mise en œuvre de l'évaluation médicale des titulaires de licences.

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

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

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



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

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

1.2.4.4.1 A compter du 3 novembre 2022, sauf dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage ou et les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent exercer les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

1.2.4.5 L'Autorité de l'Aviation Civile désigne des médecins examinateurs qualifiés, admis à l'exercice légal de la médecine, pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des candidats en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications spécifiées aux chapitres 2 et 3, ainsi que les licences appropriées spécifiées au chapitre 4 du présent règlement.

1.2.4.5.1 Les médecins examinateurs doivent avoir reçu une formation en médecine aéronautique et doivent recevoir une formation de recyclage à intervalles réguliers. Avant d'être nommés, ils doivent démontrer qu'ils possèdent une compétence suffisante en médecine aéronautique.

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

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

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

1.2.4.6 Tout candidat à une licence ou à une qualification pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites doit signer et remettre au médecin examinateur une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, la date, le lieu et le résultat du dernier examen. Il doit indiquer au médecin examinateur si un certificat d'aptitude physique et mentale lui a déjà été



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.

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

1.2.4.7 Après avoir terminé l'examen médical du candidat conformément aux dispositions du présent règlement, le médecin examinateur doit coordonner les résultats de l'examen et adresser à l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément à ses spécifications, un rapport signé, ou un document équivalent, donnant les résultats détaillés de l'examen et les évaluant du point de vue de l'aptitude physique et mentale. En outre, les mesures suivantes doivent être observées dans la conduite de l'examen médical:

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

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

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

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

1.2.4.9 Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales spécifiées par le présent règlement pour une licence donnée, le certificat d'aptitude physique et mentale n'est délivré ou renouvelé que si les conditions suivantes sont remplies :

- (a) les conclusions de médecins agréés montrent que, dans des circonstances spéciales, l'inaptitude du candidat à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;



- (b) il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;
- (c) la licence porte mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction ou desdites restrictions.

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

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

1.2.4.10.2 Lorsque des considérations opérationnelles le justifient, l'évaluateur médical détermine dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents sont présentés à des responsables compétents de l'Autorité de l'Aviation Civile.

## 1.2.5 Validité des licences, qualifications et certificats

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

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

(1) Validité de la licence et prorogation des qualifications

- (i) Une licence n'est reconnue valable que lorsque les qualifications qu'elle contient, le certificat médical associé et, la mention de la compétence linguistique si applicable, sont en état de validité.
- (ii) Dans le cas de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification, la période de validité de la qualification est étendue jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette validité doit expirer ; cette date constitue la date de fin de validité de la qualification.

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

- (i) après la première délivrance ou le renouvellement d'une qualification ;



- (ii) lorsque la rubrique XII de la licence est complète et qu'il ne reste plus de place disponible;
- (iii) pour toute autre raison administrative;
- (iv) sur appréciation de l'Autorité lorsqu'une qualification est prorogée.

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

(4) Tout titulaire de licence doit faire la demande de réémission de sa licence auprès de l'Autorité. Cette demande doit inclure les documents nécessaires.

#### 1.2.5.1.2 Expérience récente

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

- (i) au moins 3 vols en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins un dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, ou
- (ii) 1 vol dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié conformément à la 2.8.

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

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

- (i) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages dans un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et
- (ii) en tant que PIC de nuit que s'il:
  - a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.
  - est titulaire d'une IR;
- (iii) en tant que copilote de relève en croisière que s'il:
  - satisfait aux exigences du point (2) (i), ou





- a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe, ou
  - a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrite dans le RACI 3000;
- (iv) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'avion présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point (2)(i) peuvent être effectués comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la réglementation en vigueur.
- (v) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'hélicoptère non complexe présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la réglementation en vigueur, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point (2)(i) peuvent être effectués dans un seul des types, pour autant que le pilote ait effectué au moins 2 heures de vol dans chacun des types d'hélicoptère au cours des 6 mois qui précèdent.
- (3) Exigences particulières pour le transport aérien commercial
- (i) (1) Dans le cas du transport aérien commercial, la période de 90 jours prescrite au point (b)(2) (i)(ii) ci-dessus, peut être prolongée jusqu'à un maximum de 120 jours, tant que le pilote effectue des vols de ligne sous la supervision d'un instructeur de qualification de type ou d'un examinateur.
- (ii) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point 1, il devra effectuer 1 vol de formation dans l'aéronef ou dans un FFS représentant le type d'aéronef à utiliser, qui doit au moins inclure les exigences décrites au point (b)(2) (i)(ii) , avant qu'il puisse exercer ses privilèges.

**Note 1.-** Jusqu'au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des équipages de conduite des aéronefs de transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le RACI 3000.



**Note 1'-** À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des équipages membres d'équipage de conduite, et des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le RACI 3000.

**Note 2.-** Jusqu'au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence peut être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage ou sur sa licence.

**Note 2'-** À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence peut être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage de conduite ou du membre d'équipe de télépilotage ou sur sa licence.

**Note 3.-** Jusqu'au 2 novembre 2022, les membres d'équipage de conduite peuvent, dans la mesure où l'ANAC le considère possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par elle.

**Note 3'-** À compter du 3 novembre 2022, les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipe de télépilotage peuvent, dans la mesure où l'ANAC le considère possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par elle.

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

(a) Sauf dans les cas prévus aux § 1.2.5.2(a)(1), 1.2.5.2(a)(2), 1.2.5.2(a)(3), 1.2.5.2(a)(4), 1.2.5.2(a)(5), et 1.2.5.2 (a)(6), le certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément aux dispositions du § 1.2.4 (f) est valide à compter de la date de l'examen médical pour une période qui ne doit pas dépasser:

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





- 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- 24 une pour licence de membre d'équipage de cabine ;
- 24 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- 36 mois pour une licence de télépilote - aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre (applicable à compter du 3 novembre 2022).

1.2.5.2.1 La période de validité d'une attestation médicale peut être réduite lorsque cela est indiqué du point de vue clinique.

1.2.5.2.2 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère qui effectuent des vols de transport commercial de passagers en exploitation monopilote et qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est réduite à 6 mois.

1.2.5.2.3 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ou d'une licence de pilote en équipage multiple-avion qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est réduite à 6 mois.

1.2.5.2.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé - aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de pilote d'ULM ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est réduite à 12 mois.

1.2.5.2.4.1 A compter du 3 novembre 2022, 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 planeur, d'une licence de pilote d'ULM ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est réduite à 12 mois.

1.2.5.2.5 Dans le cas des titulaires d'une licence de Membre de d'équipage de Cabine qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2



est réduite à 12 mois.

#### 1.2.5.2.6 Cas dans lesquels l'examen médical peut être différé.

L'examen médical révisionnel prescrit que doit subir un titulaire de licence qui est en service dans une région éloignée des centres désignés d'examen médical peut, à la discrétion de l'autorité de délivrance des licences et à condition que cette mesure soit exceptionnelle :

- (a) être différé de six mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
- (b) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré, après examen, par un médecin examinateur désigné de la région considérée ou, à défaut, par un médecin admis à l'exercice légal de la médecine dans cette région. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé à l'autorité qui a délivré la licence ;
- (c) s'il s'agit d'un pilote privé, être différé d'une période n'excédant pas 24 mois lorsque l'examen médical est fait par un examinateur désigné en vertu des dispositions du § 1.2.4 (e) par l'État contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé à l'Autorité de l'Aviation Civile ivoirienne ;
- d) à compter du 3 novembre 2022, être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipe de télépilotage.

### 1.2.6 Diminution de l'aptitude physique ou mentale

1.2.6.1 Le titulaire d'une licence prévue dans le présent règlement doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

#### 1.2.6.1.1 Sans objet

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





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

### 1.2.7 Usage de substances psychoactives

1.2.7.1 Les titulaires de licences qui font l'objet du présent règlement ne doivent pas exercer les privilèges de leurs licences et des qualifications associées lorsqu'ils sont sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

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

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

### 1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé

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

1.2.8.2 La certification par l'Autorité de l'Aviation Civile d'un organisme de formation dépend de la capacité de cet organisme de démontrer qu'il satisfait aux dispositions des appendices 1 et 2 au § 1.2.8 du présent règlement

Par ailleurs l'organisme doit avoir rempli les conditions préalables pour postuler à l'obtention du certificat d'agrément d'organisme de formation aéronautique.

**Note 1 :** le règlement aéronautique relatif à la gestion de la sécurité contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de formations agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services. D'autres orientations figurent dans le manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).



- Phase IV – Démonstration et inspection ;
- Phase V – Délivrance du certificat d'agrément.

#### 1.2.8.10 Validation de certificat d'organisme de formation étranger agréé

L'autorité de l'aviation civile peut procéder à une validation ou à une acceptation d'un certificat d'organisme de formation étranger agréé, pour dispenser des formations aux titulaires ou postulants de licences ivoiriennes ou qualifications, lorsque cet organisme de formation a été certifié selon une réglementation conforme aux exigences du présent règlement.

### 1.2.9 Compétences linguistiques

1.2.9.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les navigateurs, les mécaniciens navigants, les pilotes de planeurs, les pilotes de ballons libres, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver leur capacité à parler et à comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques comme spécifié dans les exigences de compétence linguistique à l'appendice au § 1.2.9 et au MC § 1.2.9.

1.2.9.2 À compter du 3 novembre 2022, 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, les mécaniciens navigants, les pilotes de planeurs, les pilotes de ballons libres et les opérateurs radio de station aéronautique prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques comme spécifié dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques à l'Appendice au § 1.2.9.

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

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

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



1.2.8.3 La formation homologuée des personnels aéronautiques assujettis doit être dispensée par un organisme de formation agréé. Toutefois, pour les formations de qualifications et de maintien de compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, l'ANAC peut autoriser un fournisseur des services de la navigation aérienne à les effectuer sur site.

1.2.8.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs sera dispensée par un organisme de formation agréé.

*Note. — Un plan de formation complet pour la licence de technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef, y compris les divers niveaux de compétence, figure dans les Procédures pour les services de navigation aérienne - Formation (Doc 9868, PANS-TRG).*

1.2.8.4.1 A compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance d'aéronefs et de RPAS sera dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.5 À compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage sera dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.6 Nul ne doit gérer un organisme de formation sans un certificat d'organisme de formation agréé et les spécifications de formation fournis selon le présent règlement.

1.2.8.7 A l'exception d'un exploitant détenteur d'un PEA ayant l'approbation pour former ses propres équipages de vol, nul ne doit mener une formation, tester ou vérifier des dispositifs perfectionnés d'entraînement en vol ou des simulateurs de vol, sans certificat ou en violation du certificat et des spécifications d'organisme de formation requis par le présent règlement. Les exigences de qualification des dispositifs de formation pour la simulation de vol sont décrites à l'Appendice 3 au § 1.2.8.

1.2.8.8 L'Autorité fournit au postulant un certificat d'organisme de formation agréé et des spécifications de formation si le postulant montre qu'il remplit les conditions formulées dans le présent règlement.

1.2.8.9 Processus de certification d'un organisme de formation

Le postulant à un certificat d'organisme de formation doit se conformer au processus (voir Appendice 4 au § 1.2.8) de certification selon les cinq (05) phases suivantes :

- Phase I – Demande préliminaire ;
- Phase II – Demande formelle ;
- Phase III – Evaluation de conformité des documents



(c) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen après 4 tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit 6 sessions d'examen, soit la période mentionnée au paragraphe b, il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen. Avant de présenter à nouveau les examens, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un ATO. La durée et le domaine d'application de la formation nécessaire doivent être déterminés par l'organisme de formation sur la base des besoins du candidat.

### 1.2.10.3 Période de validité

- (a) La réussite aux examens théoriques sera valide:
- (1) dans le cas de la délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de pilote de ballon et d'ULM, pour une durée de 24 mois;
  - (2) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification de vol aux instruments (IR), pour une durée de 36 mois;
  - (3) les périodes indiquées au § 1.2.10.3 (a)(1) et (2) prennent cours à partir du jour de réussite de l'examen théorique par le pilote, conformément au § 1.2.10.2 (b).
- (b) Les examens théoriques réussis dans le cadre d'une licence de pilote de ligne (ATPL) restent valides pour la délivrance d'une ATPL pendant 7 ans à compter de la dernière date de validité:
- (1) d'une IR inscrite sur la licence, ou
  - (2) dans le cas d'hélicoptères, d'une qualification de type d'hélicoptère inscrite sur ladite licence.

### 1.2.10.4 Epreuve pratique d'aptitude

- (a) Avant de passer un examen pratique pour l'obtention d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat doit avoir réussi l'examen théorique requis, sauf dans le cas de candidats qui suivent un cours de formation en vol intégrée.

Dans tous les cas, l'instruction théorique doit toujours avoir été accomplie avant de pouvoir passer les épreuves pratiques.

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



1.2.9.4 À compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

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

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

## 1.2.10 Examen théorique pour la délivrance des licences

### 1.2.10.1 Responsabilité du candidat

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

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

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

### 1.2.10.2 Critères de réussite

(a) Un candidat est reçu à chaque sujet d'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'y a pas de points de pénalité. Pour les techniciens de maintenance d'aéronefs, le taux de réussite est de 70 %.

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



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

### **1.2.11 Autorisation d'Examineur**

- (a) L'Autorité habilite et désigne en tant qu'examineurs, des personnes intègres dûment qualifiées qui feront passer en son nom les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence définies dans le présent règlement.
- (b) Les qualifications minimales des examinateurs sont définies au chapitre 2.8.4 ci-dessous. Les responsabilités et les privilèges des examinateurs leur sont notifiés par l'autorité par écrit.

### **1.2.12 Suspension et révocation des titres délivrés**

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

### **1.2.13 Obligation de détenir, porter et de présenter des documents**

- (a) Tout titulaire de licence doit toujours emporter sa licence et une attestation médicale (si applicable) valides lorsqu'il exerce les privilèges de la licence.
- (b) Le titulaire de licence doit également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.
- (c) Tout détenteur de licence de TMA, de licence de contrôleur de la circulation aérienne, ou de contrôleur stagiaire de la circulation aérienne doit détenir un carnet de suivi de contrôleur de la circulation aérienne ou livret de suivi de TMA ou document équivalent selon le cas.
- (d) Tout détenteur de licence ou stagiaire doit toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol/carnet de suivi de contrôleur de la circulation aérienne/livret de suivi de TMA selon le cas, sur demande d'un représentant agréé d'une autorité compétente.



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

Lorsqu'une demande de :

- (i) délivrance, prorogation ou renouvellement de licence ou de qualification,
- (ii) délivrance de brevet, certificat, autorisation ou agrément,
- (iii) délivrance ou renouvellement de certificat d'agrément d'organisme de formation ou centre d'expertise médicale.

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

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



## CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES\*

### A Licences et qualification des pilotes\*

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

##### 2.1.1 Conditions générales de délivrance des licences

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

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

2.1.1.2 La catégorie d'aéronef est incluse dans la désignation de la licence, soit consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.

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

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

2.1.1.3 Avant d'obtenir quelque licence de pilote, qualification ou autorisation que ce soit, un candidat doit remplir les conditions d'Age, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté, d'aptitudes physiques et mentales et de compétences linguistiques comme spécifiées pour cette licence, qualification ou autorisation.

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

\* À compter du 3 novembre 2022, le Chapitre 2 portera le titre Licences et qualifications des pilotes et des télépilotes.

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

Jusqu'au 5 mars 2022, l'autorité de délivrance des licences peut mentionner sur une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère une qualification de type applicable à un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. L'annotation de la qualification indiquera que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef à sustentation motorisée doit être reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tiendra compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et portera sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

#### **2.1.2 Qualifications de catégorie**

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

2.1.2.2 Il ne doit pas être consigné de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.

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

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

#### **2.1.3 Qualifications de classe et de type**

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

##### **2.1.3.1 Qualification de classe**

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

- (a) avions terrestres monomoteurs ;
- (b) hydravions monomoteurs ;



- (c) avions terrestres multimoteurs ;
- (d) hydravions multimoteurs ; et

### **2.1.3.2 Qualification de type**

Des qualifications de type sont établies pour :

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

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

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

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

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

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

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

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





#### **2.1.4.2 Autorisation spéciale de qualification de classe ou de type**

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

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

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

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

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

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

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



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

### **2.1.5.1 Qualifications de type et de classe - Conditions**

#### **(a) Cours de formation.**

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

#### **(b) Examen théorique**

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

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

#### **(c) Examen pratique.**

Un candidat à une qualification de classe ou de type doit être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice au § 2.1.3 du présent règlement, afin de démontrer







l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.

Le candidat doit réussir l'examen pratique dans les 6 mois qui suivent le début du cours de formation relatif à la qualification de classe ou de type, et dans les 6 mois qui précèdent l'introduction de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type.

(d) Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, est réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduit la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

(e) Nonobstant les paragraphes précédents, les pilotes détenteurs d'une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.17.5, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef, sont habilités à introduire une demande de délivrance de qualification du type pertinent, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences relatives à l'expérience, ainsi qu'aux prérequis pour la délivrance de ladite qualification de type, comme établi dans le présent règlement pour la catégorie d'aéronef pertinente.

### **2.1.5.2 Validité et renouvellement des qualifications de classe et de type**

#### **(a) Validité**

La période de validité des qualifications de classe et de type doit être de 12 mois, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité est de 24 mois sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la réglementation en vigueur.

Cette période est comptée à partir de la date de sa délivrance ou de renouvellement ou, si la qualification prorogée avant sa date d'expiration, à partir de cette date d'expiration.

#### **(b) Renouvellement**

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

- (1) effectuer, le cas échéant, un réentraînement dans un organisme de formation agréé, 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 au paragraphe 2.1.3 du présent règlement.
- 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.

**Note 1.** — *Les procédures concernant la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG) (Doc 9868).*

**Note 2.** — *Des orientations sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans le Manuel sur la formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (Doc 10011).*

**Note 3.** — *Le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625) donne des orientations sur l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol pour la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement.*

**Note 4.** — *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.*

(c) Rétablissement des licences et qualification arrivées à échéances

Les dispositions relatives aux conditions de rétablissement des licences et qualifications des pilotes arrivées à échéance sont définies dans l'appendice au paragraphe 2.1.5.2

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

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

- (a) avions monopilotes multimoteurs.





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

(b) avions non complexes hautes performances monopilotes.

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

- (1) avoir à leur actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC sur avions et
  - (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un ATO, ou
  - (ii) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément au présent règlement, ou encore
  - (iv) en plus d'une licence délivrée conformément au présent règlement, être titulaires d'une ATPL(A) ou d'une CPL(A)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(A), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.
- (2) En outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes doivent satisfaire aux exigences au paragraphe 2.1.5.3 (d) (4)

(c) avions complexes hautes performances monopilotes.

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

(d) avions multipilotes.

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

- (1) avoir à leur actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC sur avions;
- (2) être titulaires d'une IR(A) multimoteurs;
- (3) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A), conformément à la présente partie et



- (4) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC:
- (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou
  - (ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou encore
  - (iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou
  - (iv) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables;
- (e) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2.1.5.3 (d), un l'autorité peut octroyer une qualification de type avec des privilèges limités pour avions multipilotes qui permet au titulaire de cette qualification d'agir en tant que copilote de relève en croisière au-dessus du niveau de vol 200 (FL 200), à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au paragraphe 2.1.5.3 (d).
- (f) qualifications additionnelles de type d'avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes.

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

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





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

- (a) Avions monopilotes multimoteurs
- (1) La formation théorique pour une qualification de classe monopilote multimoteur doit comprendre au moins 7 heures d'instruction théorique relative à l'opération d'avions multimoteurs.
  - (2) La formation en vol pour la qualification de classe ou de type d'avions monopilote multimoteurs doit comprendre au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction en double commande en condition normale d'opération d'avion multimoteurs, et au moins 3 heures et demie d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

(b) Hydravions monopilotes

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

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

- (a) Le pilote entreprenant une formation de qualification de type sans vol (ZFTT) doit avoir accompli, sur un avion à turboréacteur multipilote certifié conformément aux codes de navigabilité applicables ou tout autre règlement en vigueur ou sur un avion turbopropulseur multipilote d'une masse maximale certifiée au décollage égale ou supérieure à 10 tonnes ou d'une configuration certifiée en sièges passagers de plus de 19 passagers, au moins :
- (1) 1500 heures de vol ou 250 étapes sur un avion d'un type approprié si un simulateur qualifié au niveau CG ou C est utilisé dans le programme.
  - (2) 500 heures de vol ou 100 étapes si un simulateur FFS de niveau DG ou D intermédiaire est utilisé pendant le cours.
- (b) Lorsqu'un pilote passe d'un avion turbopropulseur à un avion turboréacteur ou inversement, une formation qualifiante de classe et de type sera exigée.



### 2.1.5.6 Formation au travail en équipage-avion (MCC)

- (a) La formation MCC doit comprendre au minimum :
- (1) 25 heures d'instruction théoriques et d'exercices; et
  - (2) 20 heures de formation pratique au travail en équipage MCC, ou 15 heures dans le cas des stagiaires pilotes qui suivent une formation ATP intégrée. Quand la formation MCC est combinée avec une formation initiale en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote, la formation pratique MCC peut être réduite de 10 heures si le même FSTD est utilisé à la fois pour le MCC et la formation à la qualification de type.

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

- (b) Le cours de formation MCC doit être effectuée en six (6) mois dans un organisme de formation agréé (ATO).
- (c) Sauf si le cours de la MCC a été combinée à un cours de qualification de type multipilote, à l'issue de la formation MCC, un certificat de réussite est délivré au candidat.
- (d) Le candidat ayant terminé une formation MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs doit être exempté de l'exigence spécifiée en (a)(1).

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

- (a) Prorogation des qualifications de classe multimoteurs et qualifications de type. Pour la prorogation des qualifications de classe multimoteurs et des qualifications de type, le candidat doit:
- (1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement dans la classe ou le type d'avion concerné ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
  - (2) accomplir au cours de la période de validité de la qualification, au moins:
    - (i) 10 étapes en tant que pilote de la catégorie ou du type d'avion correspondant, ou



- (ii) 1 étape en tant que pilote sur un avion ou un FFS de la classe ou du type concerné, accompagné d'un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences.
  - (3) Un pilote qui travaille pour un exploitant de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'exploitant, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de classe ou de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point (2) ci-dessus.
  - (4) La prorogation d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.
- (b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.
- (1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications TMG.  
Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilote monomoteurs à pistons ou de qualifications de classe de TMG, le candidat doit:
    - (i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, en présence d'un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, ou
    - (ii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, avec :
      - 6 heures en tant que PIC;
      - 12 décollages et 12 atterrissages et
      - 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type ou un examen pratique pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.
  - (2) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1 dans l'une des classes et obtenir la prorogation des 2 qualifications.



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

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

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

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

(a) hélicoptères multipilotes.

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

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

(b) les candidats à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilotes qui sont diplômés d'un cours intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfont pas aux exigences du point a),







1<sup>er</sup> alinéa, se verront octroyer une qualification de type dont les privilèges sont réduits à l'exercice des fonctions de copilote uniquement. Cette restriction sera levée lorsque le pilote doit avoir :

- (1) accompli 70 heures de vol en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision sur hélicoptères;
  - (2) réussi l'examen pratique multipilote en tant que PIC sur le type d'hélicoptère applicable;
- (c) hélicoptères monopilotes multimoteurs. Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère monopilote multimoteur doivent :
- (1) avant de commencer la formation en vol:
    - (i) avoir été reçus aux examens théoriques de l'ATPL(H), ou
    - (ii) être titulaires d'un certificat attestant du suivi d'un cours préparatoire auprès d'un ATO. Le cours devra couvrir les sujets suivants du cours théorique de l'ATPL(H):
      - connaissance générale de l'aéronef: cellule/système/motorisation, et instruments/électronique,
      - performance de vol et préparation du plan de vol: masse et centrage, performances;
  - (2) dans le cas de candidats qui n'ont pas suivi de cours de formation intégré ATP(H)/IR, ATP(H), ou CPL(H)/IR, avoir effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur hélicoptères.

#### 2.1.5.9 Formation au travail en équipage hélicoptère

- (a) Le cours de formation au MCC contiendra au moins:
- (1) pour la MCC/IR:
    - (i) 25 heures d'instruction théorique et d'exercices et
    - (ii) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des pilotes stagiaire qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote, la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 10 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type;
  - (2) pour le MCC/VFR:
    - (i) 25 heures d'instruction théorique et d'exercices et



- (ii) 15 heures de formation pratique au MCC ou 10 heures dans le cas des pilotes stagiaires qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote, la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 7 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type;
- (b) le cours de formation au MCC doit être accompli dans les 6 mois auprès d'un ATO. Un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé;
- (c) à moins que le cours sur le MCC ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, les candidats se verront attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'ils l'ont suivi;
- (d) les candidats qui ont suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs sont exempts de l'exigence du paragraphe 2.1.5.9 (a)(1) (i), ou du paragraphe 2.1.5.9 (a)(2)(i), selon le cas;
- (e) les candidats à une formation MCC/IR qui ont suivi une formation MCC/VFR sont exempté de remplir l'exigence du paragraphe 2.1.5.9 (a)(1) (i) et devront effectuer 5 heures de formation pratique MCC/IR.

#### **2.1.5.10 Prorogation des qualifications de type hélicoptère**

- (a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'hélicoptères, le candidat doit :
  - (1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice au 2.1.3 à la présente partie sur le type d'hélicoptère pertinent ou dans un FSTD représentant ledit type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
  - (2) voler au moins 2 heures en tant que pilote sur le type d'hélicoptère concerné au cours de la période de validité de la qualification. La durée du contrôle de compétences peut être comptabilisée dans ces 2 heures;
  - (3) lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères monomoteurs à pistons, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur l'un des types concernés pour lesquels ils détiennent une qualification, pour autant qu'ils accomplissent au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur les autres types au cours de la période de validité.



Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent;

- (4) lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères à turbine monomoteurs, ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur seulement l'un des types concernés pour lesquels ils ont la qualification, pour autant qu'ils aient effectué:

- (i) 300 heures en tant que PIC sur hélicoptères;
- (ii) 15 heures sur chacun des types pour lesquels ils sont titulaires d'une qualification et
- (iii) au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur chacun des autres types au cours de la période de validité.

Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent;

- (5) un pilote qui est reçu à un examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type additionnelle obtiendra une prorogation pour les qualifications des types concernés dans le groupe commun, conformément aux paragraphes (3) et (4).
- (6) La prorogation d'une IR(H), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.

- (b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne peut pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'a pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas du point a), 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> alinéas, le candidat n'exercera ses privilèges dans aucun des types.

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

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



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

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

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



### **2.1.5.13 Prorogation des qualifications de type-aéronefs à sustentation motorisée**

- (a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'aéronefs à sustentation motorisée, le candidat doit :
- (1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice au 2.1.3 à la présente partie sur le type d'aéronef à sustentation motorisée concerné dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification;
  - (2) effectuer au cours de la période de validité de la qualification, au moins:
    - (i) 10 étapes en tant que pilote du type d'aéronef à sustentation motorisée pertinent, ou
    - (ii) 1 étape en tant que pilote dans un d'aéronef à sustentation motorisée voire un FFS du type concerné, en présence d'un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences;
  - (3) un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de type, est exempté de devoir satisfaire aux exigences du paragraphe 2.1.5.13 (a)(2).
- (b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences.

### **2.1.5.14 Prérequis pour la délivrance de qualifications de type-dirigeables**

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

- (a) dans le cas des dirigeables multipilotes:
- (1) avoir à son actif 70 heures de vol en tant que PIC sur dirigeables;



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

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

- (a) Le cours de formation au MCC comprendra au moins:
  - (1) 12 heures d'instruction théorique et d'exercices et
  - (2) 5 heures de formation pratique au MCC;
  - (3) un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé.
- (b) Le cours de formation au MCC sera accompli dans les 6 mois auprès d'un ATO.
- (c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, le candidat se verra attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.
- (d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté des exigences du paragraphe 2.1.5.15 (a)(1).

#### **2.1.5.16 Prorogation des qualifications de type-dirigeables**

- (a) Prorogation. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de type pour les dirigeables, le candidat doit :
  - (1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement sur le type de dirigeable concerné dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
  - (2) voler au moins 2 heures en tant que pilote sur le type de dirigeable concerné au cours de la période de validité de la qualification. La durée du contrôle de compétences peut être comptabilisée dans ces 2 heures.
  - (3) La prorogation d'une IR(As), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.





- (b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne peut pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences.

#### **2.1.5.17 Qualifications spéciales**

##### **2.1.5.17.1 Qualification de vol acrobatique**

- (a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions, TMG ou planeurs n'entreprendront les vols acrobatiques que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée.
- (b) Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué:
- (1) au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC dans la catégorie appropriée d'aéronef, accomplis après la délivrance de la licence;
  - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, incluant:
    - (i) 1 instruction théorique correspondant à la qualification;
    - (ii) au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef.
- (c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique sont restreints à la catégorie d'aéronef utilisée pour l'instruction au vol. Les privilèges seront étendus à une autre catégorie d'aéronef si le pilote est titulaire d'une licence pour ladite catégorie d'aéronef et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie pour cette catégorie d'aéronef.

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

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



- (b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs doivent avoir accompli:
- (1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages dans des avions si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;
  - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:
    - (i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
    - (ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande, et
    - (iii) à l'exception des titulaires d'une SPL, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.
- (c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles doivent avoir effectué:
- (1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur des avions ou des TMG après l'obtention de la licence. Au moins 30 de ces heures seront accomplies sur avion si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;
  - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:
    - (i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
    - (ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, avec au moins 5 vols d'instruction en double commande.
- (d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles sont limités aux avions ou aux TMG, en fonction du type d'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence pour des avions ou des TMG et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'un des types d'aéronefs, selon le cas.
- (e) Pour pouvoir exercer les privilèges des qualifications de remorquage de planeurs ou de banderoles, le titulaire de la qualification doit avoir accompli au moins 5 remorquages au cours des derniers 24 mois.







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

### 2.1.5.17.3 Qualification de vol de nuit

- (a) Avions, TMG, dirigeables.

- (1) Si les privilèges d'une PPL pour avions, TMG ou dirigeables doivent être exercés en conditions VFR de nuit, les candidats doivent avoir effectué un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours doit inclure:
  - (i) 1 instruction théorique;
  - (ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.
- (2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une ATPL doivent avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.
- (3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terrestre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.

- (b) Hélicoptères. Si les privilèges d'une PPL pour hélicoptères doivent être exercés en condition VFR de nuit, le candidat devra avoir:

- (1) accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne;
- (2) suivi un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter:
  - (i) 5 heures d'instruction théorique;
  - (ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère; et





- (iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.
- (3) Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour remplir les exigences du point 2), alinéa ii) précité.
- (c) Ballons. Si les privilèges d'une BPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront effectuer au minimum 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.

#### 2.1.5.17.4 Qualification de vol en montagne

- (a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne consistent à piloter des avions ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les États membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire.  
La qualification initiale de vol en montagne peut être obtenue soit sur:
  - (1) roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige, ou
  - (2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige.
  - (3) Les privilèges de la qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.
- (b) Cours de formation. Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir accompli, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un ATO. Le contenu du cours correspondra aux privilèges souhaités.
- (c) Examen pratique. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure:
  - (1) un examen oral portant sur les connaissances théoriques;
  - (2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.





- (d) Validité. Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.
- (e) Prorogation. Pour proroger la qualification de vol en montagne, le candidat devra:
  - (1) avoir accompli au moins 6 atterrissages en montagne au cours des 24 derniers mois;
  - (2) avoir réussi un contrôle de compétences. Le contrôle de compétences devra satisfaire aux exigences du point c).
- (f) Renouvellement. Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e), 2<sup>ème</sup> alinéa.

#### 2.1.5.17.5 Qualification pour les essais en vol

- (a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions ou hélicoptères ne peuvent agir en tant que PIC pour des essais en vol de catégorie 1 ou 2, comme défini dans la réglementation en vigueur, que lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol.
- (b) L'obligation de détenir une qualification pour les essais en vol établie au § a) ne s'applique qu'aux essais en vol menés sur:
  - (1) des hélicoptères certifiés ou à certifier conformément aux normes du CS-27 ou CS-29 ou à des codes de navigabilité équivalents, ou
  - (2) des avions certifiés ou à certifier conformément:
    - (i) aux normes du CS-25 ou à des codes de navigabilité équivalents;  
ou
    - (ii) aux normes du CS-23 ou à des codes de navigabilité équivalents, à l'exception des avions ayant une masse maximale au décollage inférieure à 2 000 kg.
- (c) Les privilèges du titulaire d'une qualification pour les essais en vol consistent à, dans la catégorie d'aéronef concernée:
  - (1) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 1, conduire toutes les catégories d'essais en vol telles que définies dans la réglementation en vigueur, comme PIC ou copilote;



- (2) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 2:
- (i) mener des essais en vol de catégorie 1, comme défini dans la réglementation en vigueur:
    - en tant que copilote, ou
    - en tant que PIC, dans le cas d'avions auxquels le point b), 2<sup>ème</sup> alinéa, ii), fait référence, à l'exception de ceux qui entrent dans la catégorie des avions de transport régional ou dans la catégorie des avions dont la vitesse de conception en piqué est supérieure à mach 0,6 ou dont le plafond maximum est supérieur à 25 000 pieds;
  - (ii) mener toutes les autres catégories d'essais en vol, comme établi dans la réglementation en vigueur, soit comme PIC soit comme copilote.
- (3) En outre, dans le cas des qualifications pour les essais en vol de catégorie 1 ou 2, conduire des vols spécifiquement liés à l'activité d'organismes de conception et de production, dans le cadre de leurs privilèges, lorsque les exigences de la sous-partie H ne peuvent être satisfaites.
- (d) Les candidats à une première délivrance de qualification pour les essais en vol doivent :
- (1) être titulaires d'au moins une CPL et d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef;
  - (2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 400 heures en tant que PIC;
  - (3) avoir suivi un cours de formation auprès d'un ATO, approprié aux aéronefs et à la catégorie de vols visés. La formation couvrira au moins les sujets suivants:
    - performance
    - stabilité et commande/qualités de vol;
    - systèmes;
    - gestion des essais;
    - gestion des risques/de la sécurité.
- (e) Les privilèges des titulaires d'une qualification pour les essais en vol peuvent être étendus à une autre catégorie d'essais en vol et à une autre catégorie d'aéronef lorsque les titulaires ont suivi un cours de formation additionnel auprès d'un ATO.





## **2.1.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration d'habileté**

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

## **2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire**

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

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

2.1.8.1 L'autorité ne peut permettre au titulaire d'une licence de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que s'il lui a délivré une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir une des formes suivantes :

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

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

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

(a) Obtention de crédits de temps de vol

- (1) Sauf spécification contraire dans la présente partie, le temps de vol





- (2) porté en crédit pour une licence, une qualification ou une autorisation devra avoir été accompli sur la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence ou la qualification est demandée.
- (3) Pilote commandant de bord ou stagiaire
  - (i) Un candidat à une licence, une qualification ou une autorisation peut se voir octroyer des crédits pour la totalité du temps de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que commandant de bord pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, qualification ou autorisation.
  - (ii) Un candidat breveté d'un cours de formation intégrée ATP est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant que pilote commandant de bord stagiaire, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote de ligne, d'une licence de pilote professionnel, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.
  - (iii) Un candidat d'un cours de formation intégrée CPL/IR est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'aspirant pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.
- (3) Temps de vol en tant que copilote. Sauf spécification contraire dans le présent règlement, le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote ou PICUS, est habilité à recevoir des crédits pour l'ensemble du temps de vol accompli en tant que copilote pour atteindre le temps de vol total nécessaire à l'obtention d'un grade supérieur de licence de pilote.
- (4) le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote mais dans lequel la présence d'un copilote est exigée ne peut faire prendre en compte que 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.





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

(b) Obtention de crédits de connaissances théoriques

- (1) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne recevra les crédits correspondant à toutes les exigences de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et à l'exception du cas des hélicoptères, la qualification de vol aux instruments dans la même catégorie d'aéronef.
- (2) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote commercial se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences de connaissances théoriques applicables à une licence de pilote d'aéronef léger ou une licence de pilote privé dans la même catégorie d'aéronef.
- (3) Le titulaire d'une IR ou un candidat reçu à l'examen théorique sur les instruments pour une catégorie d'aéronef, se verra octroyer les crédits correspondant à l'ensemble des exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef.
- (4) Le titulaire d'une licence de pilote se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une licence dans une autre catégorie d'aéronef conformément à l'appendice du § 2.1.9 du présent règlement.

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



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

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

## **2.2 Élève-pilote**

2.2.1 Les élèves-pilotes doivent détenir une carte d'élève-pilote. La délivrance de la carte d'élève pilote est subordonnée à la détention d'une attestation médicale de classe 1 ou 2.

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

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

2.2.2.1.1 Au moment de son premier vol solo, l'élève pilote doit être âgé de 16 ans révolus.

## **2.2.3 Aptitude physique et mentale**

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

## **2.3 Licence de pilote privé**

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

### **2.3.1.1 Age**

Le candidat à une licence de pilote privée pour toutes les catégories autres que le ballon et le planeur doit être âgé de 17 ans révolus.







### 2.3.1.2 Connaissances

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

- (a) Droit aérien  
Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé; règles de l'air; procédures de calage altimétrique ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (b) Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères ;
  - (i) Principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;
  - (ii) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
  - (iii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
  - (iv) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
  - (iii) planification prévol et en route pour les vols VFR privés ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
- (d) Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;



- (e) **Météorologie**  
Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ; conditions météorologiques dangereuses ;
- (f) **Navigation**  
Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;
- (g) **Procédures opérationnelles**
  - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
  - (ii) procédures de calage altimétrique ;
  - (iii) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (iv) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol ;
  - (v) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;
- (h) **Principes du vol**  
Principes du vol ;
- (i) **Radiotéléphonie**  
Procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

**(b) Examens théoriques**

Tout candidat à une licence PPL doit avoir démontré à l'Autorité qu'il possède un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés aux titulaires d'une licence PPL par le biais d'examens portant sur les sujets énumérés en 2.3.1.2 (a).



### 2.3.1.3 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux § 2.3.3.2, 2.3.4.2.1, 2.3.5.2 ou 2.3.6.2, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé, ainsi que :

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

#### Examen pratique

- (1) Tout candidat à une licence PPL doit avoir démontré, au travers d'un examen pratique, son aptitude à exécuter en tant que pilote commandant de bord, sur une catégorie approprié d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec une compétence qui correspond aux privilèges octroyés.
- (2) Un candidat à l'examen pratique devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef, ou dans un groupe de ballons qui sera utilisé pour l'examen pratique.
- (3) Critères de réussite :
  - (i) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.
  - (ii) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra repasser que ladite section.
  - (iii) Lorsque l'examen doit être repassé conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.



- (iv) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en deux tentatives, une formation additionnelle sera requise.

#### **2.3.1.4 Aptitude physique et mentale :**

Le candidat d'une licence de pilote doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité délivré conformément au présent règlement.

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

##### **2.3.2.1 Privilèges**

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, les privilèges du titulaire d'une PPL permettent à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.

##### **2.3.2.2 Conditions**

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

#### **2.3.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé avion**

##### **2.3.3.1 Expérience**

2.3.3.1.1 Le candidat à la licence de pilote privé avion (PPL-A) doit avoir accompli au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avions appropriés à la qualification de classe sollicitée. L'autorité de délivrance des licences détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 5 heures si elle a été acquise au cours d'une instruction sur un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'autorité.

2.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'autorité peut réduire de 10 heures le nombre d'heures spécifié au § 2.3.3.1 (a)

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

### 2.3.3.2 Instruction de vol

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

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



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

*Note : L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.3.1 (a) (ix) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.*

## **2.3.4 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé Hélicoptère**

### **2.3.4.1 Expérience**

2.3.4.1.1 Le candidat à la licence de pilote privé hélicoptère (PPL-H) doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'autorité de délivrance des licences détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 5 heures.

2.3.4.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'autorité peut réduire de 5 heures le nombre d'heures spécifié au § 2.3.4.1(a)

2.3.4.1.2 Le candidat doit avoir accompli sur hélicoptère au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 180 km (100 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux paragraphes différents.

### **2.3.4.2 Instruction de vol**

2.3.4.2.1 Le candidat à une licence PPL(H) doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des hélicoptères, donnée par un instructeur



de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- (a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- (b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
- (c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (d) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs;
- (e) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- (f) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- (g) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (h) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- (i) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche en autorotation ;
- (j) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (k) procédures de communication et expressions conventionnelles.

**Note :** *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permet pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*

#### 2.3.4.2.1.1 Réserve



## **2.3.5 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé d'aéronef à sustentation motorisée**

### **2.3.5.1 Expérience**

2.3.5.1.1 Le candidat à une licence de pilote privé d'aéronefs à sustentation motorisée doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. La Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures.

2.3.5.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.3.5.1.1

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

### **2.3.5.2 Instruction de vol**

Le candidat à une licence de pilote privé d'aéronefs à sustentation motorisée doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des aéronefs à sustentation motorisée, donnée par un instructeur de vol habilité.

- (1) L'instructeur doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :
  - (a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
  - (b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
  - (c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;





- (d) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (e) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- (f) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (g) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- (h) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- (i) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- (j) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;
- (k) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (l) procédures de communication et expressions conventionnelles.

**Note :** *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.5.2 (vii) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.*



## 2.3.6 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé de dirigeable

### 2.3.6.1 Expérience

- (a) Les candidats à une licence de pilote privé de dirigeable PPL(As) doivent avoir accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui comprennent au minimum:
- (1) 3 heures de formation au vol sur campagne à bord d'un dirigeable avec un vol sur campagne sur une distance totale d'au moins 45 km (25 NM);
  - (2) 5 décollages et 5 atterrissages avec arrêt complet à un aérodrome, chaque atterrissage comportant un vol en circuit à l'aérodrome;
  - (3) 3 heures de vol aux instruments ;
  - (4) 5 heures comme pilote exerçant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord titulaire.
- (b) Les candidats titulaires d'une licence de ballon (BPL) et qualifiés pour le vol sur dirigeables à air chaud peuvent recevoir un crédit correspondant à 10 % de leur temps de vol total en tant que PIC sur de tels dirigeables, à concurrence de 5 heures.

### 2.3.6.2 Instruction de vol

- (a) Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a reçu une instruction dans les domaines suivants au moins :
- (a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
  - (b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;
  - (c) manœuvres à l'aide de repères au sol ;
  - (d) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
  - (e) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
  - (f) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
  - (g) décollages, atterrissages et remise des gaz ;
  - (h) décollages aux performances maximales (présence d'obstacles) ;
  - (i) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;



- (j) navigation, vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ;
- (k) manœuvres d'urgence (reconnaissance des fuites), notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- (l) procédures de communication et expressions conventionnelles.

*Note : L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.6.2 (ix) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter des dirigeables selon les règles de vol aux instruments.*

## **2.4 Licence de pilote professionnel (CPL)**

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

### **2.4.1.1 Age**

Le candidat à une licence de pilote professionnel doit être âgé de 18 ans révolus.

### **2.4.1.2 Connaissances**

Le candidat à une licence de pilote professionnel doit avoir reçu et enregistré une formation de connaissance théorique au sol, sanctionnée par un examen théorique, portant sur les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

- (a) Droit aérien  
Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote professionnel ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (b) Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères
  - (i) principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;



- (ii) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- (iii) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés;
- (iv) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés;
- (v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu;
- (vi) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
  - (iii) planification prévol et en route pour les vols VFR commerciaux ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
  - (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;
- (d) Performances humaines  
Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Météorologie
  - (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
  - (ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des



phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

- (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (f) Navigation
  - (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement de bord ;
  - (ii) dans le cas de dirigeables :
    - (1) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
    - (2) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage; identification des aides de radionavigation ;
    - (3) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- (g) Procédures opérationnelles
  - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
  - (ii) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (iii) procédures de calage altimétrique ;
  - (iv) précautions et procédures d'urgence appropriées ;
  - (v) procédures opérationnelles de transport de fret ; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
  - (vi) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;



- (vii) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;
- (h) Principes du vol ; principes du vol ;
- (i) Radiotéléphonie ; procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### Examen de connaissance théorique

Tout candidat à une licence CPL doit démontrer, par le biais d'examens portant sur les sujets énumérés en 2.4.1.2 (a) un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une licence CPL et doit remplir les conditions spécifiées au paragraphe 1.2.10.

#### 2.4.1.3 Habileté

Le candidat à une licence de pilote professionnelle (CPL) doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux § 2.4.3.2.1, 2.4.4.2, 2.4.5.2 ou 2.4.6.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, et

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

#### 2.4.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de pilote professionnel doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.



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

2.4.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1 du présent règlement, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

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

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

*Note : Le § 2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'Age de 60 ans et de 65 ans.*

## 2.4.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la qualification catégorie avion

### 2.4.3.1 Expérience

2.4.3.1.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL-A) doit avoir accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée par l'Autorité de l'Aviation Civile, en qualité de pilote d'avion dont 10 heures peuvent être acquises comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol.



2.4.3.1.1.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL-A) doit avoir accompli sur avion un minimum de :

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

2.4.3.1.2 Lorsque le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL-A) a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, les 200 heures de vol requises peuvent être réduites comme suit :

- (a) 10 heures en tant que CDB dans une catégorie autre que les hélicoptères, ou
- (b) 30 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un (PPL H) à bord d'hélicoptères, ou
- (c) 100 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un CPL (H) sur des hélicoptères.

#### 2.4.3.2 Instruction de vol

2.4.3.2.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL-A) doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe ou de type sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité par l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'instructeur habilité doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- (a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- (b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;





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

#### Habilitation au vol de nuit

Au moins cinq heures de vol sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

#### Examen pratique d'aptitude

Les candidats à une CPL devront être reçus à un examen pratique, conformément à l'appendice au paragraphe 2.4.3.2 au présent règlement, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.



**Note :** *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.4.3.1 (a) (1) (iii) et 2.4.4.2 (a) (1) (x), ainsi que l'expérience de vol de nuit et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiées aux §. 2.4.4.1 (a) (1) (iv) et 2.4.4.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.*

2.4.3.2.2 Le postulant doit avoir reçu, en vol réel, une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement approuvée l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

**Note 1.** — *Les procédures concernant la formation en vol réel à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG) (Doc 9868).*

**Note 2.** — *Des orientations sur la formation en vol réel à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans le Manuel sur la formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (Doc 10011).*

## **2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la licence de pilote professionnel de catégorie hélicoptère – CPL(H)**

### **2.4.4.1 Expérience**

2.4.4.1.1 Le candidat de la licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours intégrée de formation homologuée par l'Administration de l'Aviation Civile en vertu du présent règlement, en qualité de pilote d'hélicoptère dont 10 heures peuvent être acquises comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol.

2.4.4.1.1.1 Le candidat à une licence CPL(H) doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :

- (a) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- (b) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux paragraphes différents ;



- (c) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (d) si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.

2.4.4.1.2 Lorsque le candidat à une licence CPL(H) a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, les 150 heures spécifiées au paragraphe 2.4.4.1 (a) peuvent être réduite comme suit :

- (1) 20 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un PPL (A) sur des hélicoptères, ou
- (2) 50 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un CPL (A) sur des hélicoptères.

Le candidat à une licence CPL(H) doit être détenteur d'une PPL (H) délivré en vertu du présent règlement.

#### 2.4.4.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence CPL(H) doit avoir reçu une instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité par l'Administration de l'Aviation civile.

L'instructeur s'assurera que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

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



- (g) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (h) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
- (i) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- (j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
- (k) procédures anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche et atterrissage en autorotation ;
- (l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

#### Formation au vol de nuit

Au moins cinq heures de vol sur hélicoptère doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

#### Examen pratique d'aptitude

Les candidats à une CPL devront être reçus un examen pratique, conformément à l'appendice au paragraphe 2.4.3.2 du présent règlement, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

**Note :** *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.4.4.1 (a) (1) (iii) et 2.4.4.2 (a) (1) (ix), ainsi que l'expérience de vol de nuit et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiées aux §. 2.4.4.1 (a) (1) (iv) et 2.4.4.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*



## **2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la licence de catégorie aéronef à sustentation motorisée**

### **2.4.5.1 Expérience**

2.4.5.1.1 Le candidat à une licence d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir accompli en qualité de pilote au moins 200 heures de vol sur un aéronef à sustentation motorisée, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée par l'Autorité de l'Aviation Civile en vertu du présent règlement.

2.4.5.1.2 Le candidat à une licence de pilote professionnel d'aéronef à sustentation motorisée à double commande doit avoir accompli sur un aéronef à sustentation motorisée un minimum de :

- (a) 50 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- (b) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel auront été effectués des atterrissages avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- (c) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (d) si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en qualité de pilote commandant de bord.

2.4.5.1.3 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.4.5.1.1.

### **2.4.5.2 Instruction de vol**

Le candidat à une licence d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir reçu sur un aéronef à sustentation motorisée une instruction en double commande donnée par un instructeur de vol habilité.





Celui-ci s'assurera que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- (a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- (b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
- (c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (d) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (e) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- (f) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
- (g) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (h) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
- (i) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- (j) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- (k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;
- (l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

**Note :** L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.4.5.1 (b) (3) et 2.4.5.2 (a) (1) (ix), ainsi que l'expérience de vol de nuit et l'instruction en double



*commande au vol de nuit spécifiées aux §. 2.4.4.1 (b) (4) et 2.4.2.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter des aéronefs à sustentation motorisé selon les règles de vol aux instruments.*

## **2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable**

### **2.4.6.1 Expérience**

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

2.4.6.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins :

- (a) 50 heures en qualité de pilote de dirigeable ;
- (b) 30 heures, sur des dirigeables, en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, qui comprendront au moins :
  - (A) 10 heures de vol sur campagne ;
  - (B) 10 heures de vol de nuit ;
- (c) 40 heures aux instruments, dont 20 doivent être en vol et 10 en vol à bord d'un dirigeable ;
- (d) 20 heures de formation au vol à bord d'un dirigeable, dans les domaines d'exploitation énumérés au § 2.4.6.2.

### **2.4.6.2 Instruction de vol**

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

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



- (g) décollages et atterrissages normaux ;
- (h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles); atterrissages sur terrain court ;
- (i) vol selon les règles de vol aux instruments ;
- (j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- (k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- (l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (m) procédures de communication et expressions conventionnelles

## **2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie Avion (MPL)**

### **2.5.1 Conditions générales de délivrance de la licence**

#### **2.5.1.1 Age**

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

#### **2.5.1.2 Connaissances**

- (a) Le candidat à une licence de pilote en équipage multiple Avion doit avoir rempli les conditions spécifiées au § 2.6.1.2 pour la licence de pilote de ligne catégorie avion dans le cadre d'un cours de formation homologuée.
- (b) Examen théorique de connaissance

Tout candidat à une licence MPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL(A), conformément aux conditions spécifiées au paragraphe 1.2.10 de la présente annexe et au cours de formation à la qualification de type sur avion multipilote.







### 2.5.1.3 Habilité

2.5.1.3.1 Le candidat à une licence de pilote en équipage multiple avion doit avoir prouvé qu'il a, pour toutes les unités de compétence spécifiées à l'Appendice 3, 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 :

- (a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (b) de piloter manuellement l'avion en souplesse et avec précision en respectant à tout instant les limites, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée ;
- (c) d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- (d) d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans toutes les phases de vol ;
- (e) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et l'utilisation des listes de vérifications.

2.5.1.3.2 Les progrès dans l'acquisition de l'habileté spécifiée au § 2.5.1.3 (a) doivent être évalués de façon continue.

### 2.5.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de pilote en équipage multiple doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.



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

**2.5.2.1** Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote en équipage multiple permettra à son titulaire :

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

**2.5.2.2** Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments en exploitation monopilote sur avion, le titulaire de la licence doit avoir prouvé qu'il est capable de remplir les fonctions de pilote commandant de bord en exploitation monopilote assurée uniquement par référence aux instruments et doit avoir satisfait aux conditions d'habileté spécifiées au § 2.7.1.2 pour la catégorie avion.

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

- (a) accompli, 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 ;
- (b) accompli 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 10 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, y compris un vol sur une distance d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- (c) satisfait aux conditions de la licence de pilote professionnel pour la catégorie avion considérée qui sont spécifiées aux § 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 [à l'exception de 2.4.3.1 (a) (1) (i)] et 2.4.3.2.



**Note :** Les privilèges d'exploitation monopilote accordés au titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple, seront indiqués dans une annotation portée sur la licence de pilote en équipage multiple ou en délivrant une licence de pilote professionnel de la catégorie d'avion.

### 2.5.3 Expérience

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

2.5.3.2 L'expérience en vol réel doit comprendre au moins l'expérience spécifiée au § 2.3.3.1, la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement, le vol de nuit et le vol par référence aux seuls instruments.

**Note 1.**— Les procédures concernant la formation en vol réel à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG) (Doc 9868).

**Note 2.**— Des orientations sur la formation en vol réel à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans le Manuel sur la formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (Doc 10011).

2.5.3.3 En plus de remplir les conditions prévues au § 2.5.3 (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'autorité de délivrance des licences suivant les indications du § 4 de l'Appendice 1 au paragraphe 2.5, l'expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence avancé spécifié dans l'Appendice 1 au § 2.5.

### 2.5.4 Instruction de vol

2.5.4.1 Le candidat doit avoir suivi une formation homologuée répondant aux conditions d'expérience spécifiées au § 2.5.3.



2.5.4.2 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande dans toutes les unités de compétence spécifiées dans l'Appendice 3, au niveau nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, y compris les unités de compétence requises pour pouvoir piloter selon les règles de vol aux instruments.

#### Epreuve pratique d'aptitude

Le candidat doit passer son épreuve d'aptitude dans les conditions fixées par l'autorité sur le type d'avion utilisé lors de la phase avancée du cours de formation intégré MPL(A).

La progression relative à l'acquisition des aptitudes décrites ci-dessus doit faire l'objet d'une évaluation continue et documentée.

## 2.6 Licence de pilote de ligne

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

#### 2.6.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

#### 2.6.1.2 Connaissances

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

##### (a) Droit aérien

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





- (b) Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions et les hélicoptères
- (i) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment des circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation ; systèmes de commande de vol, y compris le pilote automatique et l'augmentation de la stabilité ;
  - (ii) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
  - (iii) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie d'aéronef considérée ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des aéronefs selon les renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
  - (iv) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
  - (v) instruments de vol ; compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol et dispositifs d'affichage électroniques ;
  - (vi) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;
  - (vii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement
- (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;



- (iii) planification prévol et en route opérationnelle ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;
- (d) Performances humaines  
Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Météorologie
  - (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
  - (ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
  - (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
  - (iv) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;
- (f) Navigation
  - (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
  - (ii) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
  - (iii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;



- (iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- (g) Procédures opérationnelles
  - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
  - (ii) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (iii) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité ;
  - (iv) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
  - (v) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
  - (vi) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol VMC ;
- (h) Principes du vol
  - Principes du vol ;
  - (i) Radiotéléphonie
    - Procédures de communication et expressions conventionnelles ;
    - mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

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

#### Examen de connaissance théorique

Tout candidat à une licence ATPL doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL et doit répondre aux conditions requises au paragraphe 1.2.10.



### 2.6.1.3 Habileté

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

- (a) d'exécuter les procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne ;
- (b) d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- (c) d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
- (d) d'exécuter les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage et l'utilisation des listes de vérifications ;
- (e) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments indiquées au § 2.7.4.1, alinéas a) à d), y compris en situation de panne de moteur simulée.

2.6.1.3.1.1 Dans le cas d'un avion, le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.6.1.3 (a) en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteur.

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

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





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

#### Epreuve pratique d'aptitude

L'épreuve pratique d'aptitude ATPL peut servir en même temps pour la délivrance de la licence ATPL et pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'avion multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve.

#### 2.6.1.4 Aptitude physique et mentale

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

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

2.6.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

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



**2.6.2.2** Si le titulaire d'une licence de pilote de ligne de la catégorie avion ne détenait précédemment qu'une licence de pilote en équipage multiple, les privilèges de la licence sont limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées aux § 2.5.2 (a) (i), 2.5.2 (b) et 2.5.2 (c), selon qu'il convient. Toute limitation des privilèges doit être indiquée sur la licence.

### **2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion**

#### **2.6.3.1 Conditions préalables, expérience et octroi de crédits**

(a) Conditions préalables.

Les candidats à une ATPL(A) doivent être titulaires:

- (1) d'une licence MPL, ou
- (2) d'une licence CPL(A) et d'une qualification IR multimoteur pour avions. Dans ce cas, le candidat doit également avoir reçu une instruction au travail en équipage multiple -(MCC).

(b) Expérience

Les candidats à une licence ATPL(A) doivent avoir accompli un minimum de 1 500 heures de vol sur avions, avec au moins:

- (1) 500 heures en exploitations multipilotes sur avions;
- (2) (i) 500 heures en tant que PIC sous supervision, ou  
(ii) 250 heures en tant que PIC, ou encore  
(iii) 250 heures, dont au moins 70 heures en tant que PIC, et le reste en tant que PIC sous supervision;
- (3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision;
- (4) 75 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
- (5) 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

Dans les 1 500 heures de vol, jusqu'à 100 heures de vol peuvent avoir été accomplies dans un FFS et un FNPT. Sur ces 100 heures, seul un maximum de 25 heures peut être effectué dans un FNPT.





- (c) Octroi de crédits.
- (1) Les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs d'autres catégories recevront des crédits de temps de vol à concurrence de:
    - (i) pour les TMG ou les planeurs, 30 heures de vol en tant que PIC;
    - (ii) pour les hélicoptères, 50 % de toutes les exigences relatives au temps de vol figurant au paragraphe 2.6.3.1 (b).
  - (2) Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant délivrée conformément aux règles nationales applicables recevront les crédits correspondant à 50 % des heures effectuées comme mécanicien navigant, à concurrence de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être portées en crédit pour satisfaire à l'exigence de 1 500 heures du paragraphe 2.6.3.1 (a) et à celle de 500 heures du 2.6.3.1 (b)(1), à condition que le crédit total octroyé pour satisfaire à l'un de ces paragraphes ne dépasse pas 250 heures.
- (d) L'expérience requise au paragraphe 2.6.3.1 (b) sera acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

### 2.6.3.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence ATPL (A) doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au § 2.4.3.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et au § 2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments ou au § 2.5.4 pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

#### Examen pratique d'aptitude

L'épreuve pratique d'aptitude ATPL peut servir en même temps pour la délivrance de la licence ATPL et pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'avion multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve.



## 2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

### 2.6.4.1 Conditions préalables, expérience et octroi de crédits

#### (a) Conditions préalables.

Les candidats à une ATPL(H) doivent être titulaires d'une CPL(H), ainsi que d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et avoir reçu une instruction au MCC.

#### (b) Expérience et octroi de crédits

Les candidats à une ATPL(H) doivent avoir accompli un minimum de 1 000 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères, avec au moins:

- (1) 350 heures dans des hélicoptères multipilotes;
- (2)
  - (i) 250 heures en tant que PIC, ou
  - (ii) 100 heures en tant que PIC et 150 heures en tant que PIC sous supervision, ou encore
  - (iii) 250 heures en tant que PIC sous supervision dans des hélicoptères multipilotes. Dans ce cas, les privilèges de l'ATPL(H) seront limités aux exploitations multipilotes, jusqu'à ce que 100 heures aient été accomplies en tant que PIC;
- (3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision;
- (4) 30 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol; et
- (5) 50 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

Au cours de ces 1 000 heures, un FSTD peut être utilisé pour accomplir un maximum de 100 heures, dont 25 heures tout au plus peuvent être effectuées dans un FNPT.

(c) Le temps de vol sur avions peut être porté en crédit à concurrence de 50 % du temps de vol exigé au paragraphe 2.6.4.1 (b).

(d) L'expérience requise 2.6.4.1 (b) doit être acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(H).

### 2.6.4.2 Instruction de vol

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



## Examen pratique d'aptitude ATPL

Un candidat à une ATPL(H) doit réussir à un examen pratique conforme à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, afin de démontrer son aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un hélicoptère multipilote, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

L'examen pratique sera présenté dans un hélicoptère ou un FFS correctement qualifié et représentant le même type.

*Note : L'expérience spécifiée au § 2.6.4.1 (b) (4) et l'expérience de vol de nuit spécifiée au § 2.6.4.1 (b) (5) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote de ligne de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*

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

#### 2.6.5.1 Expérience

2.6.5.1.1 Le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'autorité de délivrance des licences détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1 500 heures.

2.6.5.1.2 Le candidat accomplira, sur des aéronefs à sustentation motorisée, au moins :

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





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

2.6.5.1.3 Lorsque le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'autorité de délivrance des licences détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.6.5.1.2 (a).

#### 2.6.5.2 Instruction de vol

Le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au § 2.4.5.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et au § 2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

### 2.7 Qualification de Vol Aux Instruments (IR)

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

##### 2.7.1.1 Connaissances

Le candidat à une qualification de vol aux instruments (IR) doit avoir reçu une instruction théorique dans le cadre d'une formation approuvée, dans un organisme de formation agréé (ATO), ou auprès d'un organisme approuvé pour l'instruction théorique, portant sur les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments :

- (a) Droit aérien
  - (i) Réglementation relative au vol IFR ; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;
- (b) Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée
  - (i) emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR et en conditions météorologiques aux instruments ; emploi et limites 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 ;
- (c) Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée
  - (i) préparation et vérifications prévol propres au vol IFR ;
  - (ii) plans de vol exploitation ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR ; procédures de calage altimétrique ;
- (d) Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée  
Performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée
  - (i) application de la météorologie aéronautique ; interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et prévisions ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
  - (ii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
  - (iii) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;
- (f) Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée
  - (i) pratique de la navigation aérienne à l'aide des 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 ;
- (g) Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée
  - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
  - (ii) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;



- (iii) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- (h) Radiotéléphonie  
Procédures de communication et expressions conventionnelles pour les vols IFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

L'instruction spécifiée au paragraphe 2.7.1.1 (a) doit être réalisée pendant :

- (1) un cours de formation intégré qui inclut un entraînement pour l'IR, conformément à l'appendice au 2.4 et 2.6 du présent règlement, ou
- (2) un cours modulaire, conformément à l'appendice au paragraphe 2.7 du présent règlement.

#### Examen de connaissances théoriques

Les candidats doivent démontrer, dans les sujets spécifiés au paragraphe 2.7.1.1(a), un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés.

#### 2.7.1.2 Habileté

2.7.1.2.1 Le candidat à une qualification de vol aux instruments (IR) doit avoir prouvé, sur un aéronef de la catégorie pour laquelle il sollicite la qualification de vol aux instruments, qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.7.4 (a) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments, ainsi que :

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







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

#### Examen pratique d'aptitude

- (1) Les candidats à une qualification IR devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 2.7.1.2 (b) du présent règlement, afin de démontrer leur aptitude à effectuer les procédures et manœuvres pertinentes, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges octroyés.
- (2) Pour une qualification IR multimoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef multimoteur. Pour une IR monomoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef monomoteur.

### 2.7.1.3 Aptitude physique et mentale

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

2.7.1.3.2 Réservé

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

2.7.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, une qualification de Vol aux Instruments (IR) permet à son titulaire de piloter un aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds (60 m).

Dans le cas d'une IR multimoteur, ces privilèges peuvent être étendus à des hauteurs de décision plus basses que 200 pieds (60 m) lorsque le candidat a suivi une formation spécifique auprès d'un ATO et a réussi, dans un aéronef multipilote, la section 6 de l'examen pratique établi à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement.

Les titulaires d'une IR exerceront leurs privilèges conformément aux conditions définies dans l'appendice au paragraphe 2.7.5 du présent règlement.





### **2.7.2.2 Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire doit avoir répondu aux conditions du § 2.7.1.2 (a) (1).**

Conditions spécifique pour les hélicoptères. Pour exercer des privilèges en tant que PIC en IFR dans des hélicoptères multipilotes, le titulaire d'une qualification IR(H) devra avoir accompli au moins 70 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol.

### **2.7.3 Expérience**

#### **2.7.3.1 Le candidat à une qualification IR doit être titulaire :**

- (1) d'au moins une licence PPL de la catégorie d'aéronef sollicitée, et détenteur des privilèges de vol de nuit, conformément au paragraphe 2.1.5.17.3 du présent règlement, ou
- (2) d'une licence de pilote professionnel (CPL) dans la catégorie appropriée d'aéronef.

#### **2.7.3.2 Le candidat à une qualification IR doit avoir accompli au moins :**

- (a) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC sur avions, hélicoptères, ou dirigeables, dont au moins 10 heures, ou dans les cas des dirigeables, 20 heures auront été accomplies dans la catégorie d'aéronefs approprié.
- (b) 40 heures aux instruments sur aéronef, dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol sont effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.

Conditions spécifiques pour les hélicoptères. Les candidats qui auront suivi un cours de formation intégré ATPL(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) seront exemptés de l'exigence du paragraphe 2.7.3.2 (b).

### **2.7.4 Instruction de vol**

2.7.4.1 Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au § 2.7.3.2 (b) le candidat à un IR doit avoir reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité.





L'instructeur doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :

- (i) procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
- (ii) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
- (iii) procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les paragraphes suivants :
  - (A) transition au vol aux instruments au décollage ;
  - (C) départs et arrivées normalisés aux instruments ;
  - (D) procédures IFR en route ;
  - (E) procédures d'attente ;
  - (F) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
  - (G) procédures d'approche interrompue ;
  - (H) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- (iv) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.

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

## 2.7.5 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification IR

### 2.7.5.1 Validité

La durée de validité d'une qualification de vol aux instruments est d'un an.

### 2.7.5.2 Prorogation

- (a) Une qualification de vol aux instruments (IR) doit être prorogée dans les 3 mois qui précèdent immédiatement la date de péremption de la qualification.



- (b) Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence pour la qualification IR(A), avant la date d'expiration de la qualification de vol aux instruments, ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification avant d'avoir réussi un nouveau contrôle de compétence.

### 2.7.5.3 Renouvellement

- (a) Si la qualification de vol aux instruments a expiré, pour renouveler ses privilèges, le candidat doit :
- (1) suivre une formation remise à niveau auprès d'un organisme de formation agréé (ATO) pour atteindre le niveau de compétence requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, et
  - (2) effectuer un contrôle de compétences conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, dans la catégorie appropriée d'aéronef.
- (b) Si la qualification IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, son détenteur devra repasser l'examen théorique et pratique de la qualification IR.

### 2.7.5.4 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR pour la catégorie des avions

- (a) IR(A) - Prorogation  
Pour proroger une qualification de vol aux instruments (IR(A)):
- (1) Lorsque la prorogation de la qualification IR(A) est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le candidat doit réussir un contrôle de compétence établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, et
  - (2) lorsqu'elle n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le candidat doit:
    - (i) dans le cas des aéronefs monopilotes, effectuer la section 3b et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de



- compétences établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement , et
- (ii) dans le cas des avions multimoteurs, accomplir la section 6 du contrôle de compétences pour les avions monopilotes, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, par seule référence aux instruments.
- (3) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type correspondant d'avion peut être utilisé dans le cas du paragraphe 2, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) devra alors être accompli dans un avion.
- (b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice du paragraphe 2.7.5 du présent règlement.

#### **2.7.5.5 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR Hélicoptère**

- (a) prorogation  
Les candidats à la prorogation d'une IR(H):
- (1) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type d'hélicoptère correspondant.
  - (2) lorsque la prorogation n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, ils ne devront effectuer que la section 5 et les parties applicables de la section 1 du contrôle de compétences établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement pour le type d'hélicoptère concerné. Dans ce cas, un FTD II/III ou un FFS représentant le type d'hélicoptère correspondant peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(H) devra alors être accomplie dans un hélicoptère.
- (b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'Appendice au paragraphe 2.7.5 du présent règlement.



### **2.7.5.6 IR(H) – Extension aux hélicoptères multimoteurs des privilèges applicables aux hélicoptères monomoteurs**

Les titulaires d'une IR(H) valide pour les hélicoptères monomoteurs qui souhaitent étendre pour la première fois leur qualification aux hélicoptères multimoteurs devront:

- (1) suivre 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FTD 2/3, voire dans un FNPT II/III et
- (2) la section 5 de l'examen pratique conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, sur des hélicoptères multimoteurs.

### **2.7.5.6 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR de la catégorie des dirigeables**

#### **(a) IR(As) – Prorogation**

Les candidats à la prorogation d'une IR(As):

- (1) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type de dirigeable pertinent;
- (2) lorsqu'elle n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront effectuer la section 5 et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences pour les dirigeables, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement. Dans ce cas, un FTD 2/3 ou un FFS représentant le type pertinent peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(As) devra alors être accompli dans un dirigeable.



## **2.7.6 Qualifications additionnels**

### **2.7.6.1 Habilitation au vol de nuit**

Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq heures de vol supplémentaires sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette habilitation sera mentionnée sur la licence.

## **2.8 Qualification d'instructeur de vol, au sol et autorisation d'examineur pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères**

### **2.8.1 Conditions générales de délivrance de la qualification d'instructeur de vol**

#### **2.8.1.1 Connaissances**

Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de connaissances de la licence de pilote professionnel correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :

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



### **2.8.1.2 Habileté**

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

### **2.8.1.3 Expérience**

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

### **2.8.1.4 Instruction de vol**

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

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

### **2.8.1.5 Autorisation de dispenser de l'instruction**

- (a) Une personne ne pourra dispenser:
  - (1) une instruction en vol dans un aéronef que lorsqu'il est titulaire:
    - (i) d'une licence de pilote délivrée ou agréée selon le présent règlement;
    - (ii) d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée selon la présente sous-partie;
  - (2) une instruction sur système de vol synthétique ou une instruction au MCC que lorsqu'il est titulaire d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée conformément au présent sous-chapitre.







(b) Conditions particulières

- (1) Lors de l'introduction d'un nouvel aéronef en Côte d'Ivoire ou dans la flotte d'un transporteur, lorsque la conformité avec les exigences établies dans le présent sous-chapitre n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une qualification spécifique octroyant des privilèges pour l'instruction au vol. Une telle qualification sera limitée aux vols d'instruction nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.
- (2) Les titulaires d'une qualification délivrée conformément au point (b)(1), qui souhaitent introduire une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux conditions préalables et aux exigences de prorogation établis pour cette catégorie d'instructeur. Nonobstant le paragraphe 2.8.3.4.1 (b), une qualification TRI délivrée conformément au présent paragraphe comprendra le privilège de dispenser une instruction pour la délivrance d'une qualification TRI ou SFI pour le type correspondant.

**2.8.1.6 Cours de formation**

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI doit avoir suivi une formation théorique et une Instruction en vol auprès d'un organisme de formation approuvée (ATO). En plus des éléments spécifiques prescrits dans la présente partie pour chaque catégorie d'instructeur, le cours doit contenir les éléments requis en 2.8.1.1.

**2.8.1.7 Evaluation de compétence**

- (a) A l'exception de l'instructeur au travail en équipage multiple (MCCI), l'instructeur sur entraîneur synthétique (STI), l'instructeur de qualification montagne (MI) et l'instructeur de test en vol (FTI), un candidat à la qualification d'instructeur doit réussir une évaluation de compétence sur la catégorie d'aéronef approprié pour démontrer à un examinateur qualifié conformément à 2.8.4 la capacité à instruire un élève pilote à un niveau requis pour la délivrance de la licence correspondante, le type ou la qualification.



- (b) L'évaluation doit inclure :
- (1) la démonstration des compétences décrites en 2.8.1.1, pendant le pré-vol, après le vol et la formation théorique ;
  - (2) l'examen théorique oral au sol, pré-vol et les débriefings après le vol et les démonstrations en vol pendant le test d'aptitude sur la classe, type approprié d'aéronef ou FSTD ;
  - (3) les exercices adéquats pour évaluer les compétences des instructeurs.
- (c) L'évaluation doit être menée sur le même type, ou classe d'aéronef ou FSTD utilisé pour l'instruction.
- (d) Quand une évaluation de compétence est requise pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue pour accomplir une réussite à l'évaluation avant la date d'expiration d'une qualification d'instructeur ne doit pas exercer les privilèges de cette qualification jusqu'à ce que l'évaluation ait été effectuée avec succès.

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

### **2.8.2.1 Privilège**

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

- (a) de diriger les vols en solo des élèves-pilotes ;
- (b) d'assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé, de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments et de la qualification d'instructeur de vol à condition :
  - (i) que l'instructeur soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie d'aéronef appropriée ;
  - (ii) qu'il soit titulaire de la licence et de la qualification nécessaires pour faire fonction de pilote commandant de bord de l'aéronef sur lequel l'instruction est donnée ;
  - (iii) que les privilèges d'instructeur de vol accordés soient inscrits sur sa licence.



### **2.8.2.2 Conditions à observer dans l'exercice des privilèges pour la licence de pilote en équipage multiple**

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

### **2.8.2.3 Rôles multiples**

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre pour chaque rôle assumé, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur de vol (FI), d'instructeur de qualification de type (TRI), d'instructeur de qualification de classe (CRI) ou d'instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI).

### **2.8.2.4 Prise en compte au titre de qualifications ou d'autorisations complémentaires.**

Le candidat à des qualifications d'instructeur complémentaires peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention de qualifications d'instructeur ou d'autorisations d'instructeur déjà détenues dans des conditions prévues au présent chapitre.

## **2.8.3 Conditions spécifiques aux différentes catégories de qualifications d'instructeurs**

### **2.8.3.1 Qualification d'instructeur pour la licence MPL (A)**

#### **(a) Compétences d'instructeur pour la licence MPL(A)**

- (1) Les instructeurs désirant dispenser une formation fondée sur les compétences doivent :
  - (i) détenir une qualification ou une autorisation d'instructeur en état de validité,
  - (ii) remplir les conditions pertinentes du présent chapitre,
  - (iii) avoir suivi avec succès le cours relatif à la formation des instructeurs MPL(A), conformément à l'appendice 1 au 2.8.3.1(a),



- (iv) pour les phases « de base », « intermédiaire » et « avancée » de la formation intégrée à la licence MPL(A), être expérimenté dans les opérations multipilotes, d'une manière acceptable pour l'Autorité et avoir assimilé la composante CRM d'un stage d'adaptation de l'exploitant, tel que défini au RACI 3000.
- (b) **Maintien d'une qualification d'instructeur à la licence MPL(A)**  
Pour maintenir sa qualification d'instructeur à la licence MPL(A), l'instructeur doit, dans les douze (12) derniers mois, conduire l'une des parties suivantes d'un cours de formation complet MPL(A) :
  - (i) une session de simulateur d'au moins trois (3) heures, ou
  - (ii) un exercice en vol d'au moins une (1) heure comprenant au moins deux décollages et deux atterrissages.
- (c) Dans le cas où l'instructeur MPL(A) ne remplit pas les conditions du (b) (ii) ci-dessus, il doit effectuer un cours de recyclage acceptable par l'Autorité.

### 2.8.3.2 Qualifications et les autorisations d'instructeur - Validité

- (a) Toutes les qualifications et les autorisations d'instructeur sont valides pour 3 ans.

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification d'instructeur court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 36<sup>ème</sup> mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique ou ce contrôle de compétence.

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification d'instructeur court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 36<sup>ème</sup> mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

- (b) La période de validité d'une autorisation spécifique d'instructeur ne doit pas dépasser trois ans.
- (c) Le candidat qui a échoué à un contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification d'instructeur ne doit pas exercer les privilèges de cette qualification avant d'avoir passé avec succès un autre contrôle de compétence.



### 2.8.3.3 Qualification d'instructeur de vol - FI

#### 2.8.3.3.1 FI - Privilèges et conditions

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

- (a) de la délivrance, prorogation ou renouvellement d'une licence de pilote privé et des qualifications de classe et de type de la catégorie appropriée d'aéronef monopilote, monomoteur;
- (b) de la délivrance d'une licence de pilote professionnel de la catégorie appropriée d'aéronef, sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans cette catégorie d'aéronef, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;
- (c) de la délivrance de la qualification au vol de nuit, à condition que le FI:
  - (1) soit qualifié au vol de nuit détenue sur la catégorie appropriée d'aéronef ;
  - (2) ait démontré la compétence d'instruire au vol de nuit au préalable à un FI autorisé conformément au paragraphe (f) du présent paragraphe 2.8.3.3.1 ;
  - (3) ait satisfait aux conditions d'expérience en vol de nuit conformément au 1.2.5.1 (b);
- (d) de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments sur catégorie appropriée d'aéronef, sous réserve que l'instructeur ait :
  - (1) accompli au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol ;
  - (2) suivi en tant qu'élève en stage de formation et réussi l'épreuve d'aptitude correspondante subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5; et
  - (3) en plus :
    - (i) pour les avions multimoteurs, remplir les conditions pour la délivrance de la qualification CRI ;
    - (ii) pour les hélicoptères multimoteurs, remplir les conditions pour la délivrance de la qualification TRI ;



- (e) de la délivrance d'une qualification de type ou de classe multimoteurs monopilotes, sous réserve que l'instructeur ait rempli :
- (1) pour les avions, les conditions du 2.8.3.5.2(a);
  - (2) pour les hélicoptères, les conditions établies en 2.8.3.4.2 et les conditions préalables pour le cours de formation TRI établies en 2.8.3.4.3.
- (f) de la délivrance d'une qualification FI sous réserve que l'instructeur ait :
- (1) accompli au minimum 500 heures d'instruction de vol sur la catégorie appropriée d'aéronef et
  - (2) démontré à un examinateur FI son aptitude à dispenser une formation à un instructeur FI dans le cadre d'une épreuve d'aptitude subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5; et
  - (3) été autorisé à cet effet par l'Autorité.
- (g) Les privilèges du titulaire d'une qualification FI sont limités à ceux édictés au paragraphe (a), à l'exclusion des qualifications de classe ou de type monomoteurs à turbine, et (c) du présent paragraphe 2.8.3.3.1 lorsque les conditions préalables remplies par le candidat sont celles édictées au paragraphe (g) du paragraphe
- 2.8.3.3.3. Une telle qualification FI est considérée comme nationale. L'obtention d'une qualification FI sans limitation nécessite le suivi du processus complet d'évaluation et de formation en vue de l'obtention d'une qualification FI.
- (h) de la délivrance de la licence MPL(A),
- (1) pour la phase de formation « habileté de pilotage essentielle » (se reporter à l'appendice 1 2.5.1.2 et 2.5.4), sous réserve que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;
  - (2) pour la phase de formation « de base » (se reporter à l'appendice 1 au 2.5.1.2 et 2.5.4), sous réserve que le FI :
    - (i) détienne une qualification IR multimoteur et qu'il ait les privilèges de dispenser une formation pour une qualification IR, et
    - (ii) s'il a effectué au moins 1500 heures de vol en opérations multipilotes.

- (3) pour les instructeurs FI qui dispensent de la formation dans un cours ATP (A) ou CPL(A)/IR intégré, les conditions de (2)(ii) peuvent être remplacées par le suivi d'un cours structuré de formation qui se compose :
- (i) d'une formation pour le travail en équipage (MCC),
  - (ii) de l'observation de cinq (5) séances d'instruction en phase 3 de la formation MPL,
  - (iii) de l'observation de cinq (5) séances d'instruction en phase 4 de la formation MPL,
  - (iv) de l'observation de cinq (5) séances de type LOFT chez l'exploitant,
  - (v) du contenu du cours en vue de la délivrance de la licence d'instructeur pour la formation au travail en équipage (MCCI).

Dans ce cas, le FI doit conduire ses cinq premières séances d'instruction, dans la phase de formation « de base », sous supervision d'un TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) qualifié pour l'instruction MPL.

#### 2.8.3.3.2 FI - Privilèges restreints

- (a) Un FI doit avoir ses privilèges restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur FI agréé à cet effet pour la même catégorie d'aéronef proposé par l'organisme de formation, dans les cas suivant :
- (1) pour l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une licence PPL ;
  - (2) pour les formations intégrées dispensées du niveau de la licence PPL, dans le cas des avions et hélicoptères ;
  - (3) pour la délivrance des qualifications de classe ou de type d'aéronef monopilote, monomoteur ;
  - (4) pour la formation au vol de nuit, si une qualification au vol de nuit est détenue, si la compétence d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI autorisé conformément au 2.8.3.3.1 (f) et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites conformément au 1.2.5.1(b).
- (b) Pendant la conduite de l'instruction sous supervision, conformément au 2.8.3.3.2(a), le FI ne doit pas avoir les privilèges pour l'approbation des premiers vols solos de jour ou de nuit, ainsi que des premiers vols de navigation en solo, de jour ou de nuit.



- (c) Les restrictions en (a) et (b) doivent être levées lorsque le FI a effectué au moins :
- (1) pour les FI(A), 100 heures d'instruction sur avion ou TMG et, en plus a supervisé au moins 25 vols solos.
  - (2) pour les FI(H), 100 heures d'instruction sur avion et, en plus a supervisé au moins 25 vols solos.

### 2.8.3.3.3 FI - Conditions préalables

Un candidat à une qualification d'instructeur de vol (FI) doit :

- (a) pour le cas des FI(A) et FI(H) :
- (1) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments sur catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum cinq (5) heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) ou un simulateur de vol ;
  - (2) accompli au moins 20 heures de vol VFR en campagne sur catégorie appropriée d'aéronef en tant que pilote commandant de bord; et
- (b) en plus, pour les FI(A) :
- (1) détenir au moins une licence CPL(A) ; ou
  - (2) détenir au moins une licence PPL(A) et avoir :
    - (i) rempli les conditions de connaissance théorique pour la délivrance de la licence CPL ; et
    - (ii) accompli au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG, dont 150 heures en tant que pilote commandant de bord ;
  - (3) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve en vol de pré-admission mentionnée en (f) ci-dessous ;
  - (4) accompli un vol VFR en campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol d'au moins 540 Km (300 NM) pendant lequel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur 2 aérodromes différents ;







- (c) en plus, pour les FI(H), avoir accompli au moins 250 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, dont :
- (1) au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord, si le candidat est titulaire au moins CPL(H) ; ou
  - (2) au moins 200 heures en tant que pilote commandant de bord, si le candidat est titulaire au moins d'une licence PPL(H) and a rempli les conditions de connaissance théorique pour la délivrance de la licence CPL ;

#### 2.8.3.3.4 FI(A) - Cours de formation

(a) Les candidats à la qualification FI doivent avoir subi avec succès une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol FI qualifié conformément au 2.8.3.3.1(f) et basée sur l'épreuve de contrôle de compétence définie à l'Appendice 3 2.1.3 dans les six mois précédant le début de la formation. L'épreuve devra déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

- (b) Le cours de formation FI doit inclure :
- (1) 25 heures d'apprentissage et d'enseignement ;
  - (2) dans le cas d'un FI(A), FI(H), au moins 100 heures d'instruction de connaissance théorique, incluant des tests de progression ;
  - (3) dans le cas d'un FI(A), FI(H), au moins 30 heures de vol d'instruction, dont 25 heures doivent être effectuées en double commande. Les cinq heures restantes peuvent être des vols "en mutuel ", effectuées par des candidats volant ensemble pour s'entraîner aux démonstrations en vol. Sur ces 25 heures, 5 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) approuvé à cet effet par l'Autorité. La durée de l'épreuve d'aptitude n'est pas décomptée dans la durée de la formation ;
- (c) Lorsque la qualification d'instructeur est sollicitée dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes détenant ou ayant détenu une FI(A), (H) doivent être crédité de 55 heures suivant les conditions de (b)(2)(i).

#### 2.8.3.3.5 FI- Prorogation et renouvellement

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



(1) terminer :

- (i) dans le cas d'une FI(A) et FI(H), au moins 50 heures d'instruction sur la catégorie d'aéronef approprié pendant la période de validité de la qualification en tant que FI, TRI, CRI, MI, ou examinateur. Si les privilèges de dispenser l'instruction à la qualification de vol aux instruments sont également à proroger, 10 de ces heures doivent être des heures d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments (IR) et doivent avoir été effectuées dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.
  - (2) avoir assisté à une formation de recyclage d'instructeur de vol approuvé par l'Autorité, durant la période de validité de la qualification FI.
  - (3) avoir subi avec succès, au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude définie aux Appendices 1 et 2 des 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5 dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.
- (b) Le titulaire d'une qualification d'instructeur FI (A) ou (H) doit, au moins une fois sur deux, pour la prorogation de sa qualification, réussir un contrôle de compétence prévu aux Appendices 1 et 2 des 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5, qui constitue l'une des deux conditions pour être en conformité avec le 2.8.3.3.7(a).
- (c) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit, dans les 12 mois précédant le renouvellement :
- (1) assister à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol;
  - (2) subir avec succès une évaluation de compétence en conformité avec 2.8.1.7.

## 2.8.3.4 Qualification d'instructeur de qualification de type (TRI)

### 2.8.3.4.1 TRI- Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une qualification TRI permettent de dispenser la formation en vue de :

- (a) la prorogation et le renouvellement des qualifications de vol aux instruments IR, à condition que le TRI détienne une IR valide ;
- (b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, à condition que le titulaire ait 3 ans d'expérience en tant que TRI ; et détienne une IR valide ;





- (c) dans le cas d'un TRI ou SFI pour les avions monopilote :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour les avions complexes à hautes performances lorsque le candidat sollicite des privilèges pour exercer en opérations monopilote.  
  
Les privilèges du TRI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction pour les qualifications de types d'avions complexes à hautes performances en opérations multipilote, à condition que le TRI :
    - (i) détienne une qualification MCCI ; ou
    - (ii) détienne ou ait détenu une qualification TRI pour avions multipilote (MPA),
  - (2) la formation requise lors de la phase de formation « de base » du cours intégré MPL, sous réserve que l'instructeur TRI(MPA) détienne les privilèges étendus aux opérations multipilote et détienne ou ait détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).
- (d) Dans le cas de la TRI pour les avions multi- pilotes :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :
    - (i) les avions multipilotes ;
    - (ii) pour les avions complexes à hautes performances monopilote quand le candidat sollicite des privilèges pour exercer en opérations multipilotes ;
  - (2) la formation au travail en équipage multiple ;
  - (3) la formation requise lors des phases de formation « intermédiaire » et « avancée » du cours intégré MPL(A), sous réserve que, pour le cours de base, il détienne ou aient détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).
- (e) Dans le cas des TRI pour les hélicoptères :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère ;
  - (2) la formation au travail en équipage multiple, sous réserve que le TRI détienne une qualification de type hélicoptère multipilote ;
  - (3) une extension de la qualification IR(H) monomoteur à IR(H) multi-moteur.
- (f) Dans le cas d'un TRI pour les aéronefs à sustentation motorisée:
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type des aéronefs à sustentation motorisée;
  - (2) la formation au MCC.



### 2.8.3.4.2 TRI - Privilèges restreints

#### (a) Généralités

Si la formation TRI est dispensée dans un FFS uniquement, les privilèges du TRI doivent être restreints à la formation dans un FFS.

Dans ce cas, le TRI peut conduire des vols en ligne sous supervision, sous réserve que le cours de formation TRI ait inclus une formation additionnelle à cet effet.

#### (b) TRI pour les avions TRI et pour les aéronefs à sustentation motorisé- TRI (A) et TRI (PL).

Les privilèges d'un TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisé dans lequel la formation et l'évaluation de compétence ont été effectuées.

Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types lorsque le TRI a :

- (1) effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 15 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol FFS;
- (2) suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un cours TRI approuvé, et
- (3) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.1.7, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément au paragraphe 2.8.4 son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.

#### (c) TRI pour hélicoptères – TRI(H)

- (1) Les privilèges d'un TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'examen pratique a été passé pour la délivrance de la qualification TRI. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que le TRI aura:
  - (i) accompli la partie technique relative au type approprié du cours de qualification TRI sur le type applicable d'hélicoptère ou dans un FSTD représentant ledit type;
  - (ii) dispensé au moins 2 heures d'instruction au vol sur le type applicable, sous la supervision d'un TRI(H) correctement qualifié et





- (iii) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, TRE qualifié conformément à le sous chapitre 2.8.4 son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.
- (2) Avant que les privilèges monopilotes d'un TRIH soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.
- (d) Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui se sont vu délivrer une qualification de type conformément au paragraphe 2.1.5.1(e), seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.

#### 2.8.3.4.3 TRI- Conditions préalables

Tout candidat à qualification TRI doit:

- (a) être titulaire d'une licence de pilote de type CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef correspondant;
- (b) pour une qualification TRI(MPA):
  - (1) avoir effectué 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes et
  - (2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type d'avion correspondant, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type;
- (c) Pour une qualification TRI(SPA):
  - (1) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC sur le type d'avion correspondant, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et
    - (i) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont 30 heures en tant que PIC sur le type d'avion applicable, ou



- (ii) être ou avoir été titulaire d'une qualification FI pour des avions multimoteurs avec des privilèges IR(A);
- (d) pour la qualification TRI(H):  
Pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilote monomoteur, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères;
- (e) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilote multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilote multimoteurs;
  - (1) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, incluant;
    - (i) 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes,
    - ou
    - (ii) dans le cas de candidats déjà titulaires d'une qualification TRI(H) pour des hélicoptères monopilote multimoteurs, 100 heures en tant que pilote sur ce type dans des exploitations multipilotes;
  - (2) les titulaires d'une qualification FI(H) doivent obtenir les crédits correspondant à l'ensemble des exigences des points (1) et (2) pour l'hélicoptère monopilote pertinent;
- (f) pour la qualification TRI(PL):
  - (1) avoir à son actif 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes, des aéronefs à sustentation motorisée ou des hélicoptères multipilotes et
  - (2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type applicable d'aéronef à sustentation motorisée, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type.

#### 2.8.3.4.4 TRI- Cours de formation

- (a) Le cours de formation TRI doit comprendre, au moins :
  - (1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;





- (2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe/sur simulateur;
  - (3) 5 heures d'instruction au vol sur l'aéronef approprié ou pour les aéronefs monopilote, sur un simulateur qui représente ledit aéronef, et 10 heures pour les aéronefs multipilotes, ou sur un simulateur représentant ledit aéronef.
- (b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur peuvent recevoir les crédits correspondant à l'exigence du point (a), (1).
- (c) Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type correspondant peut recevoir les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe en vue de la délivrance d'une qualification TRI restreinte à l'instruction au vol sur simulateur.

#### 2.8.3.4.5 TRI- Evaluation de compétence

Si l'évaluation de compétence TRI est effectuée au simulateur (FFS), la qualification TRI doit être restreinte à l'instruction dans les simulateurs (FFS).

La restriction doit être levée une fois que le TRI a réussi l'évaluation de compétence dans un aéronef.

#### 2.8.3.4.6 TRI- Prorogation et renouvellement

- (a) Prorogation.
- (1) Avions.
- Pour la prorogation d'une qualification TRI(A), le candidat devra, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, satisfaire à 1 des 3 exigences suivantes:
- (i) effectuer l'un des éléments suivants d'un cours de formation complet de qualification de type: une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au minimum 2 décollages et atterrissages;
  - (ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO;
  - (iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.



- (2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée.
- Pour la prorogation d'une qualification TRI(H) ou TRI(PL), le candidat doit, pendant la période de validité de la qualification, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
- (i) effectuer 50 heures d'instruction au vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel il détient des privilèges d'instruction ou dans un FSTD représentant lesdits types, dont au moins 15 heures seront accomplies dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification TRI.
- Dans le cas d'une qualification TRI(PL), ces heures d'instruction au vol doivent être accomplies en tant que TRI, en tant qu'examineur de qualification de type (TRE), en tant que SFI ou en tant qu'examineur sur système de vol synthétique (SFE). Dans le cas de la qualification TRI(H), le temps de vol effectué en tant que FI, en tant qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), en tant qu'instructeur sur système synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examineur sera également pertinent à cette fin;
- (ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO;
  - (iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.
- (3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire doit avoir réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.
- (4) Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef.
- (5) Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H).  
Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type correspondant recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point (a) ci-dessus. Dans ce cas, la qualification TRI(H) sera valide jusqu'à la date d'expiration de la qualification FI(H).





(b) Renouvellement.

- (1) Avions. Si la qualification TRI(A) est arrivée à expiration, le candidat devra:
  - (i) effectuer, au cours des 12 derniers mois précédant l'introduction de la demande, au moins 30 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes au maximum peuvent être effectuées dans un simulateur de vol;
  - (ii) effectuer les éléments pertinents d'un cours TRI auprès d'un ATO;
  - (iii) effectuer, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sur le type d'avion applicable, sous la supervision d'un TRI(A).
- (2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée. Si la qualification TRI(H) ou TRI(PL) est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement:
  - (i) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO, qui devrait couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI et
  - (ii) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5, pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des privilèges d'instruction est souhaité.

### 2.8.3.5 Qualification d'instructeur de qualification de classe (CRI)

#### 2.8.3.5.1 CRI-Privilèges et conditions

- (a) La qualification CRI permet à son titulaire de dispenser en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions (monopilotes) au titulaire d'une licence.
- (b) Le titulaire peut instruire sur avions monomoteur ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.
- (c) Un candidat à la délivrance d'une qualification CRI avions multimoteurs doit avoir :
  - 1) suivi une formation approuvée dans le cadre d'un FTO ou TRTO, comprenant au moins cinq heures d'instruction sur l'avion



- correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et
- 2) réussi une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions du présent règlement.
- (d) Un candidat à la délivrance d'une qualification CRI avions monomoteurs doit avoir :
- 1) suivi une formation approuvée comprenant au moins trois heures d'instruction sur l'avion concerné ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et
  - 3) réussi une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions du présent règlement.
- (e) avant que les privilèges de la qualification ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les douze mois qui précèdent la demande, au moins dix heures de vol sur avions de classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord de l'autorité, sur un type similaire. Pour étendre les privilèges de la qualification CRI(A) monomoteur à la qualification CRI(A) multimoteurs, les conditions définies aux § 2.8.3.5.1 (c) et 2.8.3.5.2 (a) doivent être remplies.

#### 2.8.3.5.2 CRI – Conditions préalables

Un candidat à la délivrance d'une qualification CRI doit avoir accompli au moins:

- (a) pour les avions multimoteurs:
  - (1) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
  - (2) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur avion de la classe ou du type correspondant ;
- (b) pour les avions monomoteurs
  - (1) 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
  - (2) 30 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant;





### 2.8.3.5.3 Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la qualification CRI doit comprendre, au moins :
- (1) 25 heures de d'enseignement et d'apprentissage ;
  - (2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissance technique, la préparation des plans de leçon et le développement des compétences pédagogiques en salle de classe ou au simulateur
  - (3) 5 heures de vol d'instruction pour avions multimoteurs, ou 3 heures de vol d'instruction sur avions monomoteur, données par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe 2.8.3.3.1.
- (b) Les candidats détenteurs ou ayant détenus une qualification d'instructeur doivent être entièrement accrédités en vue des conditions du paragraphe (a)(1).

### 2.8.3.5.4 Qualification CRI - Prorogation et renouvellement

- (a) Pour la prorogation d'une qualification CRI, le candidat doit, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe :
- (1) dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol dans le rôle d'un CRI. Si le candidat a les privilèges à la fois sur avions monomoteur et multimoteurs, les 10 heures d'instruction doivent être réparties de manière égale entre les avions monomoteur et multimoteurs ; ou
  - (2) Recevoir un cours de recyclage en tant que CRI dans un organisme de formation approuvée ; ou
  - (3) réussir l'évaluation de compétence conformément au paragraphe 2.8.1.7 pour les avions monomoteur et multimoteurs, le cas échéant.
- (b) Pour au moins chaque prorogation de la qualification CRI sur deux, le titulaire doit se conformer aux exigences de (a)(3).
- (c) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement:
- (1) suivi un cours de recyclage en tant que CRI dans un organisme de formation approuvée ;
  - (2) réussir l'évaluation de compétence établie en 2.8.1.7.





## 2.8.3.6 Qualification d'instructeur de vol aux instruments (IRI)

### 2.8.3.6.1 Privilèges et conditions

- (a) Les privilèges du titulaire d'une qualification IRI permettent d'instruire en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef appropriée.
- (b) Exigences spécifiques pour le cours de MPL.  
Pour dispenser la phase de formation de base du cours MPL, le titulaire d'une qualification IRI (A) doit :
- (1) détenir une qualification aux instruments pour les avions multimoteurs ;  
et
  - (2) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en opérations multipilotes.
  - (3) Dans le cas des Instructeurs IRI déjà qualifiés pour dispenser la formation dans un cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégré, les exigences de (b) (2) peuvent être remplacée par l'achèvement du cours prévu au 2.8.3.3.1(h)(3).

### 2.8.3.6.2 IRI - Conditions préalables

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

- (a) Pour un IRI (A) :
- (1) avoir accompli au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures de vol sur avion ; et
  - (2) dans le cas des candidats pour une qualification IRI(A) pour avions multimoteurs, remplir les conditions de 2.8.3.5.2 (a)
- (b) Pour un IRI (H) :
- (1) avoir accompli au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures de temps de vol aux instruments sur hélicoptère ; et
  - (2) dans le cas des candidats pour une qualification IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, remplir les conditions de 2.8.3.3.1.
- (c) dans le cas d'une IRI(As), totaliser au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.



### 2.8.3.6.3 IRI - Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la qualification d'instructeur IRI doit comprendre au moins :
- (1) 25 heures de d'enseignement et d'apprentissage d'instruction ;
  - (2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissance technique, la préparation des plans de leçon et le développement des compétences pédagogiques en salle de classe ;
    - (i) pour IRI(A), au moins 10 heures de vol d'instruction sur avion, FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. Dans le cas des candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont réduites de 5 heures.
    - (ii) pour IRI(H), au moins 10 heures de vol d'instruction sur hélicoptère, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III
    - (iii) pour la qualification IRI(As), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II.
- (b) Les vols d'instruction doivent être dispensés par un FI qualifié conformément au 2.8.3.3.1.
- (c) Les candidats titulaires ou ayant détenu une qualification d'instructeur doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(1).

### 2.8.3.6.4 IRI- Prorogation et renouvellement

Pour la prorogation et le renouvellement d'une qualification IRI, le titulaire doit remplir les conditions de prorogation et de renouvellement de la qualification FI définies au 2.8.3.3.5.

### 2.8.3.7 Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol - SFI

#### 2.8.3.7.1 SFI – Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur SFI permettent de dispenser l'instruction en vol simulé, sur la catégorie d'aéronef correspondant:

- (a) en vue de la délivrance, prorogation, et renouvellement d'une qualification aux instruments, sous réserve que l'instructeur détienne ou ait détenu une qualification IR dans la catégorie d'aéronef correspondant et ait effectué un cours de formation d'instructeur IRI ; et



- (b) pour les instructeurs SFI pour les avions monopilote :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour les avions complexes monomoteur haute performance, lorsque le candidat sollicite les privilèges pour exercer en opération monopilote;  
Les privilèges du SFI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction pour qualifications de type des avions monomoteur complexes haute performance en opérations multipilotes, sous réserve que l'instructeur :
    - (i) détienne une qualification MCCI ; ou
    - (ii) détienne ou ait détenu une qualification d'instructeur TRI pour les avions multipilotes ; et
  - (2) sous réserve que les privilèges de SFI (SPA) aient été étendu aux opérations multipilotes conformément au paragraphe (1) :
    - (i) travail en équipage (MCC)
    - (ii) la phase de formation « de base » du cours intégré MPL
- (c) pour les SFI pour les avions multipilotes :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pur :
    - (i) les avions multipilotes ;
    - (ii) les avions complexes monomoteur haute performance, lorsque le candidat sollicite les privilèges pour exercer en opération multipilotes;
  - (2) travail en équipage.
  - (3) les phases de formation « intermédiaire » et « avancée » du cours intégré MPL, sous réserve que, pour la phase de base l'instructeur détienne ou ait détenu une qualification d'instructeur FI(A) ou IRI(A).
- (d) Pour la qualification d'instructeur SFI pour les hélicoptères :
- (1) la délivrance, prorogation et renouvellement des qualifications de type hélicoptères ;
  - (2) la formation au travail en équipage, lorsque l'instructeur TRI détient les privilèges pour d'instruire pour les hélicoptères multi-pilotes ;

#### 2.8.3.7.2 Privilèges restreints

Les privilèges de SFI doivent être restreintes aux FTD 2/3 ou FFS des types d'aéronefs sur lesquels le cours de formation SFI est dispensé.



Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronefs lorsque le titulaire a :

- (a) suivi de manière satisfaisante la partie simulateur du cours de qualification de type correspondant ; et
- (b) dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type une séance d'au moins 3 heures d'instruction de vol se rapportant aux tâches d'un instructeur SFI sur le type correspondant sous la surveillance et à la satisfaction d'un examinateur TRE désigné à cet effet.

### 2.8.3.7.3 SFI – Conditions préalables

Tout candidat à une autorisation d'instructeur SFI doit:

- (a) détenir ou avoir détenu une licence CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef correspondant ;
- (b) avoir effectué un contrôle de compétence pour la délivrance de la qualification de type spécifique sur un FFS représentant le type approprié, dans les 12 mois précédant la demande ; et
- (c) de plus, pour une qualification d'instructeur SFI(A) pour les avions multipilotes, avoir :
  - (1) avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas ;
  - (2) avoir accompli, tant que pilote ou observateur, dans les 12 mois précédents, au moins :
    - (i) 3 étapes en tant qu'observateur dans le poste de pilotage du type d'aéronef correspondant, ou
    - (ii) 2 vols en ligne simulés (LOFT) basés sur des séances de simulateur conduites par un équipage qualifié sur le type d'aéronef correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Ces séances de simulateur doivent inclure 2 vols entre 2 aéroports différents d'une durée d'au moins 2 heures, et la préparation au vol et le débriefing associé.
- (d) en plus, pour une qualification d'instructeur SFI(A) pour les avions complexes hautes performance monopilote :
  - (1) avoir accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote commande de bord sur avions monopilote ;



- (2) détenir ou avoir détenu une qualification IR(A) multipilote ; et
- (3) avoir rempli les exigences de (c) (2).
- (e) en plus, pour une qualification d'instructeur SFI(H), avoir :
  - (1) accompli, tant que pilote ou observateur, au moins 1 heure de temps de vol dans le cockpit du type d'aéronef approprié, dans les 12 mois précédant la demande ; et
  - (2) dans le cas des hélicoptères multipilotes, au moins 1000 heures de vol en tant que pilote hélicoptère, comprenant au moins 350 heures en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes ;
  - (3) dans le cas des hélicoptères multimoteurs monopilote, au moins 500 heures de vol en tant que pilote hélicoptère, comprenant au moins 100 heures en tant que pilote d'hélicoptères multimoteurs monopilote;
  - (4) dans le cas des hélicoptères monomoteur monopilote, au moins 250 heures de vol en tant que pilote hélicoptère.

#### 2.8.3.7.4 SFI - Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la SFI doit comprendre:
  - (1) Le contenu du FFS pour le cours de qualification de type correspondant;
  - (2) le contenu du cours de formation TRI.
- (b) Le candidat à une qualification SFI qui détient une qualification TRI pour le type correspondant sera entièrement crédité des exigences du présent paragraphe.

#### 2.8.3.7.5 SFI - Prorogation et renouvellement

- (a) Prorogation. Pour la prorogation d'une autorisation SFI, le candidat doit, dans la période de validité de l'autorisation, remplir 2 de ces 3 exigences suivantes :
  - (1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur sur des FSTD, dont au moins 15 doivent être accompli dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification ;
  - (2) suivre un séminaire de recyclage en que SFI dans un ATO;
  - (3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétence conformément au 2.8.1.7 ;
- (b) En plus, le candidat doit avoir satisfait, sur un FFS, à un contrôle de compétence pour la délivrance de qualification de type spécifiques représentant les types pour lesquelles les privilèges sont détenus.







- (c) Pour au moins chaque prorogation d'une qualification SFI sur deux, le titulaire doit réussir l'évaluation de compétence conformément au paragraphe 2.8.1.7;
- (d) Renouvellement. Si la qualification a expirée, le candidat doit, dans les 12 mois précédant la demande :
  - (1) suivre la partie simulateur du cours de formation SFI ;
  - (2) remplir les exigences spécifiées e (a)(2), (3) et (c).

### **2.8.3.8 Autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (MCCI)**

#### **2.8.3.8.1 MCCI – Privilèges et conditions**

- (a) Les privilèges du titulaire d'une qualification d'instructeur à la formation au travail en équipage MCCI permettent de dispenser :
  - (1) la partie pratique du cours de la formation MCC lorsqu'elle n'est pas associée à la formation de qualification de type ; et
  - (2) dans le cas d'une qualification MCCI(A), la phase de formation « de base » du cours intégré MPL(A), sous réserve que l'instructeur MCCI détienne ou ait détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).

#### **2.8.3.8.2 Privilèges restreints**

Les privilèges du titulaire d'une qualification MCCI doivent être restreintes aux FNPTII/III MCC, FTD 2/3 ou FS des types d'aéronefs sur lesquels le cours de formation MCCI est dispensé.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronefs lorsque le titulaire a réussi la formation pratique du cours MCCI sur ce type de FNPTII/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.

#### **2.8.3.8.3 MCCI - Conditions préalables**

Tout candidat à une autorisation MCCI doit :

- (a) être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote professionnel (CPL), licence multi pilote (MPL), ou licence de pilote de ligne (ATPL) de la catégorie d'aéronef appropriée ;



- (b) avoir au moins :
- (1) dans le cas des avions, dirigeables et aéronefs à sustentation motorisée, 1500 heures de vol en tant que pilote en opérations avions multipilotes ;
  - (2) dans le cas des hélicoptères, 1000 d'expérience d'heures de vol en tant que pilote dans des opérations multipilotes, dont au moins 350 sur hélicoptères multipilotes.

#### 2.8.3.8.4 MCCI - Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la qualification d'instructeur MCCI doit comprendre, au moins :
- (1) 25 heures d'instruction d'enseignement et d'apprentissage ;
  - (2) la formation technique relative au type de FSTD lorsque le candidat souhaite instruire ;
  - (3) 3 heures d'instruction pratique, qui peuvent être des heures d'instruction ou de l'instruction MCC sur les types de FNPT II/III MCC, FTC2/3 ou FFS correspondant, sous la supervision d'un TRI, SFI ou MCCI désigné par l'organisme de formation à cet effet. Ces heures d'instruction sous supervision doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit au paragraphe 2.8.1.1 (a).
- (b) Les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FI, TRI, IRI ou SFI doivent être entièrement accrédités des exigences de (a)(1).

#### 2.8.3.8.5 MCCI - Prorogation et renouvellement

- (a) Pour la prorogation de son autorisation MCCI, le titulaire doit avoir rempli les conditions du 2.8.3.8.3 (a)(3) sur les types correspondant de FNPTII/III, FTD2/3 ou FFS, dans les 12 mois précédant l'expiration de son autorisation.
- (b) Renouvellement. Si l'autorisation est périmée, le candidat doit remplir les exigences de 2.8.3.8.3 (a)(2) et (3) sur les types correspondant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.



### 2.8.3.9 Autorisation d'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI)

#### 2.8.3.9.1 Privilèges et conditions

- (a) Les privilèges du titulaire d'une autorisation STI(A) permettent de dispenser l'instruction sur entraîneur synthétique dans la catégorie d'aéronef correspondant en vue de:
- (1) la délivrance d'une licence,
  - (2) la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopilote, à l'exception des avions complexes haute performance monopilote.
- (b) Privilèges supplémentaires pour l'autorisation STI(A). Les privilèges de l'autorisation d'instructeur STI doivent comprendre l'instruction de vol simulateur lors de la formation « habileté de pilotage essentielle » du cours intégré MPL.

#### 2.8.3.9.2 Privilèges restreints

Les privilèges pour l'autorisation STI doivent être restreints aux FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS sur lesquels les cours de formation STI s'est effectué.

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

- (1) a effectué la partie FFS du cours TRI sur le type correspondant ;
- (2) réussi le contrôle de compétence pour la qualification de type spécifique sur un FFS du type correspondant, dans les 12 mois précédant la demande ;
- (3) dispensé, lors d'un cours de qualification de type, au moins une session sur un simulateur de vol FSTD correspondant aux attributions du STI avec un minimum de 3 heures sur le type d'aéronef correspondant, sous la supervision d'un FIE.





### 2.8.3.9.3 STI - Conditions préalables

Tout candidat à une autorisation STI(A) doit :

- (a) détenir ou avoir détenu dans les 3 ans précédant la demande, une licence de pilote et une qualification ou une autorisation d'instructeur correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser ;
- (b) avoir effectué sur un FNPT le contrôle de compétence correspondant pour la qualification de classe ou de type, dans les 12 mois précédant la demande.

Un candidat à la qualification STI(A) souhaitant instruire uniquement sur des BITD, doit effectuer seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance de la licence PPL(A) ;

- (c) En plus, pour une qualification STI(H), avoir effectué au moins 1 heure de vol en tant qu'observateur dans le cockpit du type d'hélicoptère correspondant, dans les 12 mois précédant la demande.

### 2.8.3.9.4 Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour STI doit comprendre au moins 3 heures d'instruction au vol correspondant aux attributions du STI dans un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III, sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol (FIE). Ces heures d'instruction sous supervision doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1 (a).

Les candidats à la qualification STI(A) souhaitant instruire sur uniquement sur BITD, doivent effectuer l'instruction sur un BITD.

- (b) Pour les candidats à une qualification STI(H), le cours doit aussi comprendre la partie FFS du cours TRI correspondant.

### 2.8.3.9.5 STI - Prorogation et renouvellement

- (a) Prorogation.

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

- (1) dispensé au moins 3 heures d'instruction sur un simulateur de vol FFS





- ou un FNPT II/III ou un BITD, d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR, le PPL ou pour une qualification de classe ou de type ; et
- (2) réussi sur un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III sur lequel l'instruction est habituellement menée, les sections correspondantes du contrôle de compétence conformément à l'Appendice 1 du paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type ou la classe d'aéronef correspondant.
  - (3) Pour un STI (A) instruisant uniquement sur des BITD, un contrôle de compétence comprendre seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance d'une licence PPL(A).
- (b) Renouvellement. Si l'autorisation est périmée, le candidat doit :
- (1) avoir reçu une formation de recyclage en tant que STI dans un organisme de formation approuvée.
  - (2) réussir sur un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III sur lequel l'instruction habituelle est dispensée, les sections correspondantes du contrôle de compétence conformément à l'Appendice au 2.1.3 du présent règlement pour la classe ou le type d'aéronef approprié.  
Pour un STI(A) dispensant uniquement sur des BITD, un contrôle de compétence comprendre seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance d'une licence PPL(A).
  - (3) dispensé lors d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR, PPL ou pour une qualification de classe ou de type, au moins trois heures d'instruction sous la supervision d'un FI, CRI(A), IRI, TRI nommé par l'organisme de formation à cet effet. Une heure au moins d'instruction doit s'effectuer sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE(A) nommé à cet effet par l'Autorité.

### 2.8.3.10 Qualification d'instructeur Montagne (MI)

#### 2.8.3.10.1 MI- Privilèges et conditions

Les privilèges d'une qualification MI permettent de dispenser l'instruction pour la délivrance de la qualification montagne.



### 2.8.3.10.2 MI- Conditions préalables

Un candidat à une qualification MI doit :

- (a) détenir une qualification FI, CRI ou TRI, avec les privilèges pour les avions monopilote ;
- (b) détenir une qualification montagne.

### 2.8.3.10.3 MI- Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la qualification MI doit comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1 ;
- (b) Avant d'effectuer la formation, les candidats doivent avoir réussi un test de vol de pré-entrée avec un MI détenant une qualification FI pour évaluer leur expérience et habileté à entreprendre le cours de formation.

### 2.8.3.10.4 MI- Validité de la qualification

La qualification MI est valide aussi longtemps que la qualification FI, TRI ou CRI est valide.

### 2.8.3.11 Qualification d'instructeur de test en vol (FTI)

#### 2.8.3.11.1 FTI- Privilèges et conditions

- (a) Les privilèges d'un instructeur de test en vol (FTI) permettent d'instruire, dans les catégories d'aéronefs appropriées, pour :
  - (1) la délivrance de catégories 1 ou 2 des qualifications de test en vol ;
  - (2) la délivrance d'une qualification FTI, dans la catégorie correspondante de qualification de test en vol, à condition que l'instructeur ait au moins 2 ans d'expérience d'instruction pour la délivrance des qualifications de test en vol.
- (b) Les privilèges d'un FTI détenant une catégorie 1 de qualification de test en vol comprennent les dispositions d'instruire aussi sur des qualifications de test en vol de catégorie 2.





### 2.8.3.11.2 FTI- Conditions préalables

Un candidat à une qualification FTI doit :

- (a) détenir une qualification de test en vol délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.17.5
- (b) avoir effectué au moins 200 heures de tests en vol de catégorie 1 ou 2.

### 2.8.3.11.3 FTI- Cours de formation

- (a) Le cours de formation pour la qualification FTI doit comprendre, au moins :
  - (1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
  - (2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissances technique, la préparation des plans de leçon et le développement des aptitudes pédagogiques en salle de classe ou au simulateur ;
  - (3) 5 heures d'instruction pratique sous la supervision d'un FTI qualifié conformément au 2.8.3.11.1. Ces heures d'instruction doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1.
- (b) Crédit
  - (1) Les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FTI doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(1).
  - (2) En plus, les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FI ou TRI dans les catégories d'aéronef correspondantes doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(2).

### 2.8.3.11.4 FTI- Prorogation et renouvellement

- (a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification FTI, le candidat doit, pendant la période de validité de la qualification, remplir 1 des exigences suivantes :
  - (1) effectuer au moins :
    - (i) 50 heures de tests en vol, dont au moins 15 heures doivent



être pendant les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FTI ; et

- (ii) 5 heures d'instruction de test en vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ;

Ou

- (2) recevoir une formation de recyclage en tant que FTI dans un organisme de formation approuvée. La formation de recyclage doit être basée l'élément de l'instruction pratique du cours de formation de la qualification FTI, conformément à 2.8.3.11.3 (a)(3) et comprenant au moins 1 instruction en vol sous la supervision d'un FTI qualifié conformément à 2.8.3.11.1 (b).

- (b) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit recevoir une formation de recyclage en tant que FTI dans un organisme de formation approuvée. Cette formation de recyclage doit être conforme au moins avec les exigences de 2.8.3.11.3 (a)(3).

#### 2.8.4 Conditions de délivrance d'une qualification d'instructeur au sol

- (a) Age. Le demandeur d'une qualification d'instructeur au sol n'a pas moins de 18 ans.
- (b) Connaissances.
  - (1) Effectuer une formation homologuée par l'Autorité et réussir un test des connaissances dans les domaines aéronautiques appropriés à la catégorie d'aéronef, pour la licence et les qualifications.
  - (2) Répondre aux exigences relatives aux principes fondamentaux de l'instruction notamment :
    - (i) techniques de pédagogie appliquée ;
    - (ii) évaluation des résultats des élèves dans les sujets faisant l'objet d'une instruction au sol ;
    - (iii) le processus d'acquisition de connaissances ;
    - (iv) les éléments d'un enseignement efficace ;
    - (v) l'évaluation et les tests des élèves, les philosophies de la formation ;
    - (vi) l'élaboration de programmes de formation ;
    - (vii) la planification des leçons ;
    - (viii) les techniques pédagogiques en salle de classe ;





- (ix) l'utilisation des aides à la formation, dont les simulateurs d'entraînement au vol, selon le cas ;
- (x) l'analyse et la correction des erreurs commises par les élèves ;
- (xi) la performance humaine pertinente à l'instruction de pilotage ;
- (xii) les dangers de la simulation de défaillances et mauvais fonctionnements de systèmes dans l'aéronef ; et
- (xiii) les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Les postulants suivants ne sont pas tenus de se conformer au paragraphe 2.8.4 (b) (2) :

- (i) le titulaire d'une qualification ou autorisation d'instructeur délivrée conformément au présent règlement ;
  - (ii) le titulaire d'un certificat d'enseignant en vigueur délivré par une autorité nationale ou locale, qui autorise la personne à enseigner au niveau secondaire ou supérieur ; et
  - (iii) une personne faisant la preuve qu'elle possède un niveau d'expérience équivalent, acceptable par l'Autorité.
- (c) Privilèges. Le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol peut exercer les privilèges correspondant à la licence et aux qualifications détenues.
- (1) Le détenteur d'une qualification d'instructeur au sol est autorisée à :
    - (1) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance d'un brevet ou d'une licence de pilote ;
    - (2) assurer une formation au sol requise pour un vol de recyclage de pilote ;
    - (3) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'un brevet ou d'une licence de pilote ;
    - (4) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances requises pour la délivrance d'une qualification aux instruments ;
    - (5) assurer la formation requise pour une vérification des aptitudes aux instruments ; et
    - (6) fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d'une qualification aux instruments.
  - (2) Le détenteur d'une qualification d'instructeur au sol est autorisé, dans les limites de cette qualification, à certifier le carnet de vol ou



autre dossier de formation d'une personne à laquelle il a assuré une formation ou fourni une recommandation.

- (3) Validité. Une qualification d'instructeur au sol est valide pendant trois (03) années.
- (4) Prorogation. Le postulant à une prorogation de qualification d'instructeur au sol doit remplir deux des trois conditions suivantes :
  - (i) effectuer au moins 50 heures d'instruction pendant la période de validité de la qualification d'instructeur au sol dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification.
  - (ii) assister à une formation de recyclage d'instructeur de sol approuvée par l'Autorité, durant la période de validité de la qualification.
  - (iii) effectuer une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité, certifiant que le postulant a fait preuve d'une compétence satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente partie pour la licence et la qualification.

Le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol doit, au moins une fois sur deux, pour la prorogation de sa qualification, effectuer de façon satisfaisante une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité.

- (5) Renouvellement. Si la qualification d'un instructeur au sol a expiré, le postulant doit suivre un stage de perfectionnement acceptable par l'Autorité comprenant une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité, certifiant que le postulant a fait preuve d'une compétence satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente partie pour la licence et la qualification.

## 2.8.5 Autorisations d'examineurs

### 2.8.5.1 Exigences communes

#### 2.8.5.1.1 Autorisations d'examineurs

- (a) Conditions générales : Les titulaires d'une autorisation examinateurs doivent :
  - (1) être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à faire passer les épreuves pratiques d'aptitude, les contrôles de compétence ou évaluation de compétence,



- et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.
- (2) posséder les qualifications requises pour agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude, d'un contrôle de compétence ou évaluation de compétence, sauf dispositions contraires.
- (b) Conditions spéciales
- (1) Dans le cas d'introduction de nouveaux aéronefs dans l'Etat ou dans la flotte d'un exploitant, lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs/pilotes inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications d'instructeur, de type ou de classe requises peuvent spécialement être autorisés par l'Autorité pour conduire des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence nécessaires. La validité de cette autorisation spéciale ne peut, en aucun cas, excéder 1 an.
  - (2) Le titulaire d'une autorisation délivrée selon les dispositions de (b) (1) qui désire obtenir une autorisation d'examineur doit remplir les pré-requis et les conditions de prorogation établies pour cette catégorie d'examineur.

#### 2.8.5.1.2 Limitations de privilèges

Les examinateurs ne doivent pas diriger :

- (a) les examens pratiques d'aptitude ou évaluation de compétence des candidats pour la délivrance de la licence, qualification ou autorisation :
  - (1) auxquels ils ont dispensé une instruction au vol pour la licence, qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique d'aptitude ou l'évaluation de compétence ; ou
  - (2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'aptitude conformément au paragraphe 1.2.10.4.
- (b) les épreuves pratiques d'aptitude, les contrôles de compétence ou les évaluations de compétence, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.



### 2.8.5.1.3 Conditions préalables à l'autorisation d'examineur

Tout postulant à une autorisation d'examineur doit :

- (a) démontrer des connaissances pertinentes, les antécédents et expériences appropriées correspondant aux privilèges d'un examineur ;
- (b) démontrer qu'il n'a pas été l'objet de sanctions, incluant la suspension, la limitation ou la révocation d'une de ses licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément au présent règlement, pour non-conformité avec la réglementation de base et ses règles de mise en œuvre au cours des 3 dernières années ;
- (c) détenir ou avoir détenue une qualification d'instructeur.

### 2.8.5.1.4 Cours de standardisation des examinateurs

- (a) Les postulants à une autorisation d'examineur doivent suivre un cours de standardisation prévu par l'autorité compétente ou par un organisme de formation (ATO) et agréé par l'autorité compétente.
- (b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure:
  - (1) la conduite de 2 épreuves pratiques d'aptitude, contrôles de compétence ou évaluations de compétence pour les licences, qualifications, ou autorisations pour lesquelles le postulant sollicite les privilèges d'effectuer des tests et contrôle de compétence ;
  - (2) 1 instruction sur les exigences applicables du présent règlement et des RACI 3000 et 3007, la conduite des épreuves d'aptitude, les contrôles de compétence et évaluation de compétence, ainsi que leur documentation et la présentation de rapport.
  - (3) 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.
- (c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf:



- (1) s'ils ont informé l'autorité compétente du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs;
- (2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point (b) (3).

#### **2.8.5.1.5 Evaluation des compétences des examinateurs**

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'autorité compétente responsable de l'autorisation d'examineur l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel ils souhaitent obtenir des privilèges. Cela inclura la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

#### **2.8.5.1.6 Examineurs – Validité, prorogation, renouvellement des autorisations d'examineurs**

- (a) Validité. Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.
- (b) prorogation. Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation:
  - (1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;
  - (2) participé à un stage de remise à niveau d'examineur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréée/acceptée par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.
  - (3) effectué l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences énoncé au point (b) (1) au cours de la dernière année de validité, sous la supervision d'un inspecteur de l'autorité ou d'un examinateur expérimenté désigné par celle-ci;
  - (4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points (b) (1) et (2) et du paragraphe 2.8.5.1.5 pour



l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente. Toutefois l'autorité peut exiger des conditions complémentaires.

- (c) Renouvellement. Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point (b) (2) et du paragraphe 2.8.5.1.4 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.
- (d) Une autorisation d'examineur n'est prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes 2.8.5.1.3 et 2.8.5.1.7.

#### **2.8.5.1.7 Conduite des examens pratiques, contrôle des compétences et évaluations de compétence**

- (a) Lors des épreuves pratiques d'aptitude, de contrôles de compétence ou évaluations de compétences les examinateurs doivent:
  - (1) s'assurer que la communication avec le demandeur peut être établie sans barrières linguistiques;
  - (2) vérifier que le postulant se conforme à toutes les conditions de qualifications, formation et expériences établies par le présent règlement pour la délivrance, prorogation ou renouvellement de la licence, qualification ou certificat pour lequel l'examen pratique d'aptitude, contrôle de compétence évaluation de compétence est effectué ;
  - (3) porter à la connaissance des postulants les conséquences de fournir des informations incomplètes, inexactes ou fausses liées à leur formation et l'expérience de vol.
- (b) Après l'achèvement de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôles de compétence, l'examineur doit:
  - (1) informer le postulant du résultat de l'examen. Dans d'une réussite partielle ou d'un échec l'examineur doit informer le candidat qu'il ne doit pas exercer les privilèges de la qualification jusqu'à l'obtention d'une réussite totale. L'examineur doit détailler les conditions de formation future et expliquer les droits d'appel du candidat.
  - (2) Dans le cas d'une réussite à un contrôle de compétence ou à une évaluation de compétence pour la prorogation ou le renouvellement, endosser la licence ou l'autorisation du candidat avec la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, si spécialement



autorisé à cet effet par l'autorité compétente responsable de la licence du candidat ;

- (3) fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examineur. Ce rapport devra inclure:
- (i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expériences et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie;
  - (ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons de cette appréciation;
  - (iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.
- (c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectués, ainsi que leurs résultats.
- (d) Sur demande de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

## **2.8.5.2 Examineurs de vol -FE**

### **2.8.5.2.1 FE - Conditions/Privilèges**

- (a) FE(A). Les privilèges d'un examinateur FE pour les avions permettent de conduire :
- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;



- (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
  - (3) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.
- (b) FE(H). Les privilèges d'un examinateur FE pour les hélicoptères sont de conduire :
- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
  - (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
  - (3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examineur ait satisfait aux exigences des points 1 ou 2, selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);

#### 2.8.5.2.2 Conditions préalable- FE

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





### 2.8.5.3 Examineurs de qualification de type (TRE)

#### 2.8.5.3.1 TRE - Conditions/Privilèges

- (a) TRE(A) et TRE(PL). Les privilèges d'un TRE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée permettent de conduire:
- (1) des examens pratiques pour la délivrance initiale de qualifications de type pour des avions ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
  - (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR;
  - (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
  - (4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur ait satisfait à l'exigence du paragraphe 2.8.3.1;
  - (5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.
- (b) TRE(H). Les privilèges d'un TRE(H) permettent de conduire:
- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptères:
  - (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR ou pour l'extension aux hélicoptères multimoteurs d'une IR(H) pour hélicoptères monomoteurs, pour autant que le TRE(H) soit titulaire d'une IR(H) valide;
  - (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);
  - (4) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI(H) ou SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.

#### 2.8.5.3.2 Conditions préalable- TRE

- (a) TRE(A) et TRE(PL). Les candidats à une autorisation TRE pour avions et aéronefs à sustentation motorisée devront:
- (1) dans le cas d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes



- d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
- (2) dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, avoir accompli 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions monopilotes, dont au moins 200 heures en tant que PIC;
  - (3) être titulaires d'une CPL ou ATPL et d'une qualification TRI pour le type applicable;
  - (4) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type.
- (b) TRE(H). Les candidats à une autorisation TRE(H) pour hélicoptères devront:
- (1) être titulaires d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilote monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable;
  - (2) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI, ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type;
  - (3) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
  - (4) dans le cas d'hélicoptères monopilote multimoteurs:
    - (i) avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
    - (ii) être titulaires d'une CPL(H) ou ATPL(H) et, le cas échéant, d'une IR(H) valide;
  - (5) dans le cas d'hélicoptères monopilote monomoteurs:
    - (i) avoir accompli 750 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
    - (ii) être titulaires d'une licence de pilote d'hélicoptère professionnel;
  - (6) avant que des privilèges monopilote multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes multimoteurs sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures en exploitations multipilotes sur ledit type;
  - (7) dans le cas de candidats à une première autorisation TRE multipilote multimoteur, l'exigence de 1 500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point (b) (3), peut être réputée satisfaite s'ils ont accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type.



## **2.8.5.4 Examineurs de qualification de classe Avion (CRE)**

### **2.8.5.4.1 CRE –Privilèges**

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

- (a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type;
- (b) des contrôles de compétences pour:
  - (1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type;
  - (2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 (a).

### **2.8.5.4.2 Conditions préalable- CRE**

Les candidats à une autorisation CRE doivent :

- (a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) avec des privilèges monopilotes, ainsi que d'une PPL(A);
- (b) être titulaire d'une qualification CRI pour la classe ou le type applicable;
- (c) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur avions.

## **2.8.5.5 Examineurs de qualification de vol aux instruments IRE**

### **2.8.5.5.1 IRE –Privilèges**

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR) et des contrôles de compétence en vue de la prorogation ou du renouvellement de l'IR.



### 2.8.5.5.2 Conditions préalables - IRE

- (a) IRE(A). Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli:
- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
  - (2) 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.
- (b) IRE(H). Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères devront être titulaires d'une IRI(H) et avoir accompli:
- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères et
  - (2) 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeurs.
- (c) IRE(As). Les candidats à une autorisation IRE pour dirigeables devront être titulaires d'une IRI(As) et avoir accompli:
- (1) 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables et
  - (2) 100 heures de vol aux instruments sur dirigeables dont 50 heures en tant qu'instructeurs.

### 2.8.5.6 Examineurs sur entraîneur synthétique de vol SFE

#### 2.8.5.6.1 SFE- Conditions/Privilèges

- (a) SFE(A) et SFE(PL). Les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS:
- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
  - (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 pour la catégorie applicable d'aéronef;
  - (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
  - (4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.3.1;
  - (5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.



(b) SFE(H). Les privilèges d'un SFE pour les hélicoptères consistent à conduire dans un FFS:

- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et
- (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 (b);
- (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);
- (4) des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

#### 2.8.5.6.2 Conditions préalables - SFE

(a) SFE(A). Les candidats à une autorisation SFE pour avions devront:

- (1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion;
- (2) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;
- (3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.

(b) SFE(H). Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères devront:

- (1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère;
- (2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;
- (3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.



## 2.8.5.7 Examineur d'instructeur de vol FIE

### 2.8.5.7.1 FIE – Conditions/Privilèges

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

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

(c) FIE (As), (S), (B). Les privilèges d'un FIE sur planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

### 2.8.5.7.2 Conditions préalables - FIE

- (a) FIE(A). Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront:
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
  - (2) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG et
  - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.
- (b) FIE(H). Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères devront:
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
  - (2) avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes;
  - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur;
- (c) FIE(As). Les candidats à une autorisation FIE pour dirigeables devront:
- (1) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables;
  - (2) avoir dispensé une instruction d'au moins 20 heures de vol, à des candidats à une qualification FI(As);



- (3) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.
- (d) FIE(S). Les candidats à une autorisation FIE pour planeurs devront:
  - (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente;
  - (2) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur planeurs ou motoplaneurs et
  - (3) avoir dispensé:
    - (i) pour les candidats qui souhaitent conduire des évaluations de compétences sur TMG, une instruction de 10 heures ou 30 décollages dans des TMG à des candidats à une qualification d'instructeur;
    - (ii) dans tous les autres cas, avoir dispensé une instruction de 10 heures ou 30 lancements à des candidats à une qualification d'instructeur.
- (e) FIE(B). Les candidats à une autorisation FIE pour ballons devront:
  - (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.
  - (2) avoir à leur actif 350 heures de vol en tant que pilotes de ballons;
  - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 10 heures à des candidats à une qualification d'instructeur.

## **2.9 Licence de pilote de planeur**

### **2.9.1 Conditions de délivrance de la licence**

2.9.1.1 Age : Le candidat à une licence de pilote de planeur doit être âgé de 16 ans révolus.

#### **2.9.1.2 Connaissances**

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

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



- (b) Connaissance générale des aéronefs :
  - (i) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des planeurs ;
  - (ii) limites d'emploi des planeurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement :
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
  - (iii) planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
- (d) Performances humaines  
Performances humaines applicables au pilote de planeur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Météorologie  
Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
- (f) Navigation  
Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;
- (g) Procédures opérationnelles
  - (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (ii) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;
  - (iii) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;
- (h) Principes du vol  
Principes du vol appliqués aux planeurs.







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

### 2.9.1.3 Expérience

- (a) Le candidat doit avoir accompli au moins 6 heures de vol en qualité de pilote de planeur, dont 2 heures de vol en solo comportant au minimum 20 décollages et atterrissages.
- (1) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.9.1.3(a)
- (b) Le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :
- (1) préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
  - (2) techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
  - (3) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
  - (4) pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;
  - (5) vol dans tout le domaine de vol ;
  - (6) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
  - (7) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
  - (8) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
  - (9) procédures d'urgence.



#### **2.9.1.4 Habileté**

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un planeur, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.9.1.3(b) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

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

#### **2.9.1.5 Aptitude physique et mentale**

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

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

**2.9.2.1** Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

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

#### **2.10 Licence de pilote de ballon libre**

##### **2.10.1 Conditions de délivrance de la licence**

###### **2.10.1.1 Age**

Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit être âgé de 16 ans révolus.

###### **2.10.1.2 Connaissances**

- (a) Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre :



- (a) Droit aérien
  - (i) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ballon libre ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (b) Connaissance générale des aéronefs
  - (i) principes d'utilisation des systèmes et instruments des ballons libres ;
  - (ii) limites d'emploi des ballons libres ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;
  - (iii) propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés dans les ballons libres ;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement
  - (i) effets du chargement sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, y compris l'effet de la température ;
  - (iii) planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
- (d) Performances humaines  
performances humaines applicables au pilote de ballon libre, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Météorologie  
application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
- (f) Navigation  
aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;
- (g) Procédures opérationnelles
  - (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (ii) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;



(h) Principes du vol ; principes du vol appliqués aux ballons libres.

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

### 2.10.1.3 Expérience

2.10.1.3.1 Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit avoir accompli au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprendront au minimum huit décollages avec ascension, dont un en solo.

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

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

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

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

### 2.10.1.4 Habileté

Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ballon libre, d'appliquer les





procédures et d' exécuter les manœuvres indiquées au § 2.10.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :

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

#### **2.10.1.5 Aptitude physique et mentale**

Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

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

2.10.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 2.1 et 2.10.1.3.4, la licence de pilote de ballon libre permet à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle sur ballon à air chaud ou sur ballon à gaz, selon le cas.

2.10.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées au § 2.10.1.3.3.

#### **2.11 Licence de pilote d'Ultra Leger Motorisé (ULM)**

##### **2.11.1 Elève pilote d'ULM**

- (a) Pour obtenir une carte d'élève pilote d'ULM, le candidat doit :
  - (i) avoir un justificatif d'une inscription dans un organisme de formation autorisé par l'ANAC ;
  - (ii) avoir 16 ans révolus ;
  - (iii) détenir une attestation médicale de classe 2 valide;
- (b) Un élève pilote ne doit effectuer des vols en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol d'ULM habilité.



- (c) Un élève pilote ne doit voler en solo sur un ULM en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre la Côte d'Ivoire et les Etats intéressés.
- (d) Au moment de son premier vol solo, l'élève pilote d'ULM doit être âgé de 16 ans révolus.

## 2.11.2 Conditions de délivrance de la licence de pilote d'ULM

### 2.11.2.1 Age

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit être âgé de 17 ans révolus.

### 2.11.2.2 Connaissances

- (a) La licence de pilote d'ULM ne peut être délivrée qu'aux candidats titulaires du brevet de pilote d'ULM. Ledit brevet est obtenu conformément à l'appendice au paragraphe 2.11. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM :
  - (1) Droit aérien  
Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote d'ULM ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne et les exigences en vue de la délivrance des licences applicables aux ULM ;
  - (2) Connaissance générale des aéronefs
    - (i) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des ULM ;
    - (ii) limites d'emploi des ULM ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié;
  - (3) Préparation du vol, performances et chargement
    - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
    - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
    - (iii) planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;



- (4) Performances humaines  
performances humaines applicables au pilote d'ULM, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
  - (5) Météorologie  
application de la météorologie aéronautique élémentaire ;  
utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
  - (6) Navigation  
aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estimé ; emploi des cartes aéronautiques ;
  - (7) Procédures opérationnelles
    - (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
    - (ii) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;
  - (8) Principes du vol  
principes du vol appliqués aux ULM.
- (b) Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

### 2. 11.2.3 Expérience

- (a) Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir accompli au moins 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM, dont un minimum de 5 heures en double commande et 2 heures en solo.
- (1) Lorsque le candidat à une licence de pilote d'ULM a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2. 11.1.3(a).
  - (b) Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur ULM dans les domaines suivants au moins :
    - (1) préparation du vol, notamment montage et inspection de l'ULM ;



- (2) techniques et procédures correspondant aux indications constructeur, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
- (3) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (4) pilotage du ULM à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- (5) vol dans tous les domaines de vol ;
- (6) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
- (7) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- (8) vol en campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
- (9) procédures d'urgence.

#### 2.11.2.4 Habileté

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ULM d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.11.1.3(b) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, ainsi que:

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

#### 2.11.2.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit détenir un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 en cours de validité.

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

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, La licence de pilote d'ULM permet à son titulaire de piloter seul à bord des ULM de la classe dont il possède la qualification et une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.





- (b) En cas de transport de passagers, Le titulaire de la licence doit détenir pour la classe considérée, l'autorisation correspondante et doit avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM.
- (c) Le travail aérien en ULM ne peut être effectué que par un pilote professionnel.

**2.11.4** Les exigences relatives aux points ci-dessous, sont définies dans l'appendice au paragraphe 2.11 :

- (1) brevet de pilote d'ULM,
- (2) formation et à l'examen pratique de la licence d'ULM ;
- (3) qualifications de pilote d'ULM ;
- (4) autorisation d'emport de passagers ;
- (5) équivalence au brevet de pilote privé et aux conditions d'obtention de la licence de pilote d'ULM par un titulaire de licence de pilote privé ;
- (6) autorisation d'exercer des activités particulières avec un ULM ;
- (7) qualification d'instructeur de pilote d'ULM.

#### **2.11.5 Qualification d'ULM**

Une qualification de classe est exigée pour les classes d'ULM suivantes:

- (i) **Paramoteur** : aéronef monomoteur sustenté par une voile souple, de type parachute ;
- (ii) **Pendulaire** : aéronef monomoteur sustenté par une voile rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé;
- (iii) **Multiaxe** : aéronef monomoteur sustenté par une voile fixe ;
- (iv) **Autogire ultraléger** : aéronef monomoteur sustenté par une voile tournante
- (v) **Aérostaut ultraléger** : aéronef mono ou multi-moteurs sustenté par une enveloppe contenant un gaz plus léger que l'air
- (vi) **Hélicoptère ultraléger**.

Chacune de ces classes répond à des caractéristiques techniques spécifiques et précises, en particulier en matière de masse maximale et de puissance moteur maximale continue.

Les conditions de formation pratique sont définies à l'appendice au paragraphe 2.11.

Les conditions de délivrance des qualifications des activités particulières d'ULM sont définies à l'appendice au paragraphe 2.11.



### 2.11.6 Validité des qualifications d'ULM

Une qualification d'ULM est valide pour vingt-quatre (24) mois.

### 2.11.7 Prorogation et renouvellement de qualification d'ULM

#### (a) Prorogation.

Le candidat doit:

- (i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, en présence d'un instructeur désigné par l'Autorité, un contrôle de compétences, ou
- (ii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, ou
- (iii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 6 heures de vol dans la classe pertinente et 6 heures sur un avion monomoteur à pistons (terre).

#### (b) renouvellement.

Si la qualification d'ULM a expiré, le candidat doit:

- (i) effectuer un réentrainement décidé par l'Autorité, et
- (ii) réussir un contrôle de compétence avec un instructeur désigné par l'Autorité.

### 2.11.8 Qualification d'instructeur de pilote d'ULM

#### 2.11.8.1 Conditions de délivrance

(a) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après :

- (i) être titulaire d'une licence de pilote d'ULM depuis au moins un an et justifier d'une expérience de 100 heures de vol dont 50 heures en qualité de commandant de bord, dans la classe concernée ;
- (ii) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation dispensée par un organisme agréé ou validé par l'Autorité ;
- (iii) avoir satisfait à un contrôle de connaissances au sol et en vol effectué par un Instructeur expérimenté habilité.

(b) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM peut être délivrée par équivalence au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après :



- (i) être titulaire d'une licence de pilote d'ULM depuis au moins un an et justifier d'une expérience de 60 heures de vol dont 30 heures en qualité de commandant de bord, dans la classe concernée.
- (ii) être titulaire d'une qualification d'instructeur de pilote d'aéronef en état de validité ;
- (iii) à l'exception des postulants à la qualification d'instructeur dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager.

#### 2.11.8.2 Validité, prorogation et renouvellement

- (a) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est valable pour trois (03) ans. Elle mentionne la ou les classe (s) d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance.
- (b) Elle est prorogée, si le candidat a satisfait à deux des trois conditions ci-dessous :
  - (i) avoir accompli au moins 50 heures d'instruction sur la classe d'ULM appropriée pendant la période de validité de la qualification d'instructeur d'ULM ;
  - (ii) avoir suivi un stage de recyclage d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un formateur habilité par l'autorité ou dans un organisme agréé,
  - (iii) avoir satisfait à un contrôle en vol en qualité d'instructeur sous la supervision de l'Autorité.
- (c) Si la qualification d'instructeur d'ULM a expiré, le postulant doit dans les douze mois précédent le renouvellement :
  - (i) avoir assisté à un stage de recyclage d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un formateur habilité par l'autorité ou dans un organisme agréé,
  - (ii) avoir effectué avec succès un contrôle en vol en qualité d'instructeur sous la supervision de l'Autorité.

#### 2.11.8.3 Privilèges

La qualification d'instructeur de pilote d'ULM ouvre à son titulaire, pour la ou les classe(s) mentionnée(s) au titre de sa qualification d'instructeur, le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative aux licences de pilote d'ULM et aux autorisations et habilitations complémentaires dont il est titulaire.



## **B. Licences et qualifications des télépilotes**

*Applicable à compter du 3 novembre 2022*

### **2.12 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote**

*Note.- Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).*

#### **2.12.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences**

2.12.1.1 Nul n'exercera les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :

- avions
- aéronefs à sustentation motorisée
- dirigeables
- giravions
- planeurs
- ballons libres.

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

2.12.1.3 Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit, le candidat remplira les conditions d'âge, d'expérience, d'instruction de vol, de compétence et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.12.1.4 Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit doit prouver qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

#### **2.12.2 Qualifications de catégorie**

2.12.2.1 Les qualifications de catégorie correspondent aux catégories de RPA énumérées au § 2.12.1.1.



2.12.2.2 Le titulaire d'une licence de télépilote qui sollicite une qualification pour une autre catégorie, à faire ajouter à la licence existante, satisfera aux conditions de du présent règlement qui concernent les RPAS et correspondent aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

### 2.12.3 Qualifications de classe et de type

2.12.3.1 Une qualification de classe est établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances.

2.12.3.2 Une qualification de type est établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique le juge nécessaire.

*Note. - Une qualification de type commune ne sera établie que pour des RPA possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.*

2.12.3.3 Lorsqu'un candidat a démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration seront consignées sur cette licence.

2.12.3.4 Réservé

### 2.12.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires

2.12.4.1 Un titulaire de licence de télépilote ne peut remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que s'il a reçu l'autorisation, comme suit :

- (a) qualification de classe appropriée spécifiée au § 2.12.3.1 ;
- (b) qualification de type requise visée au § 2.12.3.2.

2.12.4.1.1 Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.



2.12.4.1.2 Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

2.12.4.2 Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, un titulaire d'une licence de télépilote peut bénéficier une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.12.4.1. La validité de cette autorisation sera limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

## 2.12.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type

### 2.12.5.1 Qualification de classe

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

### 2.12.5.2 Qualification de type au titre du § 2.12.3.2

Le candidat :

(a) doit avoir acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un simulateur d'entraînement au vol (FSTD), l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :

- procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
- procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;
- procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
- pour la délivrance d'une qualification de type de la catégorie avions, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement.

*Note 1.- Les procédures concernant la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

*Note 2.- Des orientations sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans le Manuel sur la formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (Doc 10011).*



*Note 3.- Le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625) donne des orientations sur l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol pour la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement.*

*Note 4.- La formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.*

- *procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipe de conduite et procédures de coordination de l'équipe, y compris la répartition des tâches entre les télépilotes ; collaboration des membres de l'équipe et emploi des listes de vérifications ;*

*Note.- L'attention est appelée sur le § 2.12.7.1, qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.*

(b) doit avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour utiliser en sécurité un RPA et le RPS connexe du type considéré ainsi que des habiletés pour la gestion de la liaison C2, selon qu'il convient pour les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second, selon le cas.

*Note.- Des indications de caractère général sur la qualification par différence et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).*

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

L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration des compétences en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote sera approuvée par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, qui veillera à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.



## **2.12.7 Cas où une autorisation est nécessaire pour dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote**

2.12.7.1 Un titulaire de licence de télépilote peut être autorisé à dispenser une formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote s'il détient une autorisation de l'ANAC à cet effet. Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

- (a) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou
- (b) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par l'ANAC à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
- (c) une autorisation particulière accordée par l'ANAC.

2.12.7.2 Une personne peut être autorisée à dispenser sur simulateur d'entraînement au vol la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et s'il lui a donné une autorisation à cet effet par l'ANAC.

## **2.12.8 Prise en compte du temps de vol RPAS**

2.12.8.1 Un élève-télépilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol RPAS en solo et du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote.

2.12.8.2 Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.12.8.3 Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS en solo ou du temps d'instruction de vol RPAS en double commande dans une nouvelle catégorie de RPA ou pour obtenir une nouvelle qualification, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour la qualification considérée.

2.12.8.4 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel il est exigé un télépilote en second peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'ANAC peut autoriser la prise en compte du total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps





de vol RPAS exigé, si le RPAS est équipé pour être exploité par un télépilote en second et utilisé en exploitation à équipe multiple.

2.12.8.5 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité avec un télépilote en second peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.12.8.6 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote commandant sous supervision peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.12.8.7 Lorsqu'un titulaire d'une licence de télépilote demande une nouvelle qualification, il peut faire prendre en compte le temps de vol RPAS accumulé en tant que télépilote de RPA. L'Autorité déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle les conditions d'expérience pour la délivrance d'une qualification peuvent être réduites.

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

### **2.12.9 Limitation des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 65 ans**

Le titulaire d'une licence de télépilote ne peut remplir les fonctions de télépilote d'un RPAS qui effectue des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.

## **2.13 Élève-télépilote**

2.13.1 Les élèves-télépilotes doivent détenir une carte de d'élève-télépilote délivrée par l'ANAC en vue de d'effectuer leur formation pratique sous la supervision de télépilote instructeur ou d'un télépilote détenteur d'une qualification de classe ou de type.



Les conditions de délivrance de la carte d'élève télépilote sont ;

- détenir un brevet théorique de formation initiale de télépilote ;
- détenir une attestation de médicale de classe 3 délivrée par un médecin examinateur de l'ANAC.

2.13.2 Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.

2.13.2.1 Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA international en solo à partir de la Côte d'Ivoire que si un accord existe à cet effet entre la Côte d'Ivoire et l'autre Etat contractant ou les autres États contractants intéressés.

### 2.13.3 Aptitude physique et mentale

Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA en solo que s'il détient au moins une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

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

### 2.14 Licence de télépilote

Note.- Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).

#### 2.14.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote

##### 2.14.1.1 Âge

Le candidat sera âgé de 18 ans révolus.

##### 2.14.1.2 Connaissances

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



- (a) Droit aérien
- (i) réglementation intéressant le titulaire de la licence de télépilote ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
  - (ii) réglementation relative aux vols en régime IFR ; méthodes et procédures connexes des services de la circulation aérienne ;
- (b) Connaissance générale du RPAS
- (i) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
  - (ii) limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
  - (iii) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
  - (iv) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;
  - (v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
  - (vi) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
  - (vii) instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;
  - (viii) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
  - (ix) connaissance générale du RPS :
    - principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
    - utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
    - procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;
  - (x) connaissance générale de la liaison C2 :
    - les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
    - utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
    - procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;



- (xi) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;
- (c) Planification de vol, performances et chargement
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
  - (iii) planification prévol et en route adaptée à l'exploitation de RPAS en régime IFR ; établissement et soumission des plans de vol IFR des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
  - (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les gyrovions : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;
- (d) Performances humaines
  - (i) performances humaines en ce qui concerne les RPAS et le vol aux instruments, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Note.- On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

- (e) Météorologie
  - (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
  - (ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
  - (iii) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
  - (iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;



- (v) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants jets ;
- (f) Navigation
  - (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement du RPAS ;
  - (ii) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
  - (iii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
  - (iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;
- (g) Procédures opérationnelles
  - (i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

Note.- On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs dans les Procédures pour les services de navigation aérienne - Formation (PANS-TRG, Doc 9868), ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

- (ii) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour les phases de départ, de croisière, de descente et d'approche ;
- (iii) procédures de calage altimétrique ;
- (iv) précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- (v) procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;
- (vi) consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de conduite et des observateurs RPA ;
- (vii) pour les giravions et, s'il y a lieu, les aéronefs à sustentation motorisée : enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ;



mesures de sécurité propres au vol en conditions météorologiques de vol aux instruments (VMC) ;

(viii) procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination ;

(ix) procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales ;

(h) Principes du vol

(i) principes du vol ;

(i) Radiotéléphonie

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

### **2.14.1.3 Habileté**

2.14.1.3.1 Le candidat doit prouver qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'ANAC, au niveau nécessaire pour exercer les fonctions de télépilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.

Note.- Des éléments indicatifs sur le cadre de compétences de l'OACI et sur la méthode pour adapter ce cadre aux télépilotes et élaborer le programme connexe de formation fondée sur les compétences figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).

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

### **2.14.1.4 Aptitude physique et mentale**

Le candidat doit détenir au moins une attestation médicale de classe 3.

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





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

2.14.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.12, la licence de télépilote permet à son titulaire :

- (a) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;
- (b) de remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- (c) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- (d) de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR.

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

Note.- Le § 2.12.9 restreint certains des privilèges attachés à la licence de télépilote dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.

## **2.14.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote**

### **2.14.3.1 Expérience**

2.14.3.1.1 Le candidat doit avoir acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par le § 2.14.1.3.

### **2.14.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote**

2.14.3.2.1 Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le candidat doit avoir suivi une formation homologuée. La formation doit être fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.

2.14.3.2.2 À l'issue de la formation, le candidat doit avoir acquis les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.



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

2.14.3.2.4 Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteur, le candidat doit avoir reçu d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA multimoteur de la catégorie appropriée. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle de la conduite d'un RPA de la catégorie appropriée avec les moteurs en panne simulée ou réelle.

## 2.15 Qualification d'instructeur RPAS

### 2.15.1 Conditions de délivrance de la qualification

#### 2.15.1.1 Connaissances

2.15.1.1.1 Le candidat doit prouver qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.

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

2.15.1.1.3 Le programme de formation de l'instructeur RPAS doit mettre l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :

- (a) le modèle de compétences adapté du programme de formation des télépilotes, conformément au système de notation défini utilisé par l'exploitant de RPAS ou l'organisme de formation agréé ;
- (b) conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, faire des évaluations en observant les comportements ; réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;





- (c) reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
- (d) déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;
- (e) détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.

2.15.1.1.4 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.

2.15.1.1.5 En outre, il doit avoir prouvé qu'il possède un niveau de compétences correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur RPAS au moins dans les domaines suivants :

- a) techniques d'instruction appliquée ;
- (b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- (c) processus d'apprentissage ;
- (d) éléments de pédagogie ;
- (e) principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;
- (f) évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;
- (g) organisation des leçons ;
- (h) techniques d'instruction en classe ;
- (i) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (k) performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Note.- On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

- l) dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.



### **2.15.1.2 Habileté**

2.15.1.2.1 Le candidat doit avoir mené à bien une évaluation de compétences formelle avant de donner une instruction et d'effectuer des évaluations dans le cadre d'un programme de formation fondée sur les compétences.

2.15.1.2.2 L'évaluation des compétences doit avoir lieu durant une séance de formation pratique dans la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur RPAS, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et au sol, selon qu'il convient.

2.15.1.2.3 L'évaluation des compétences est confiée à une personne habilitée par l'ANAC.

### **2.15.1.3 Expérience**

2.15.1.3.1 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintiendra ses compétences et satisfera aux conditions d'expérience récente de la licence.

2.15.1.3.2 Le candidat doit avoir reçu une formation et acquis une expérience suffisante pour atteindre le niveau requis de compétences dans l'ensemble des tâches, manœuvres, opérations et principes, ainsi que dans les méthodes d'instruction visées à la section 2.14.3.2.

### **2.15.1.4 Formation à la licence de télépilote**

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

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



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

2.15.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.12, la qualification d'instructeur RPAS permettra à son titulaire :

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

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



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

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

#### **3.1.1 Conditions d'obtention**

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

3.1.1.1 Le candidat à une licence de navigateur ou à une licence de mécanicien navigant doit prouver, en réussissant à l'examen théorique et à l'épreuve pratique d'aptitude supervisés par l'autorité, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

### **3.2 Licence de navigateur**

#### **3.2.1 Conditions de délivrance de la licence**

##### **3.2.1.1 Age**

Le candidat à une licence de navigateur doit être âgé de 18 ans révolus.

##### **3.2.1.2 Connaissances**

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

- (a) **Droit aérien**  
Réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigateur ;  
méthodes et procédures appropriées des services de la circulation  
aérienne ;
- (b) **Préparation du vol, performances et chargement**
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les  
performances d'un aéronef ;
  - (ii) emploi des données de performances, notamment au  
décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol  
en croisière ;



- (iii) planification opérationnelle prévol et en route ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- (c) Performances humaines  
Performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (d) Météorologie
  - (i) interprétation et application pratique des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en route ; altimétrie ;
  - (ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être amené à évoluer ; mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- (e) Navigation
  - (i) procédures de navigation à l'estime, de navigation barométrique et de navigation astronomique ; emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
  - (ii) utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
  - (iii) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;
  - (iv) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
  - (v) la sphère céleste, y compris le mouvement ainsi que le choix et l'identification des corps célestes pour l'observation et la correction des hauteurs ; étalonnage des sextants ; établissement des documents de navigation ;
  - (vi) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;





- (f) Procédures opérationnelles  
Interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la croisière, la descente et l'approche aux instruments ;
- (g) Principes du vol  
Principes du vol ;
- (h) Radiotéléphonie  
Procédures de communication et expressions conventionnelles.

### 3.2.1.3 Expérience

3.2.1.3.1 Le candidat à une licence de navigateur doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, dont au minimum 30 heures de vol de nuit.

3.2.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 3.2.1.3(a)

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

- (a) de nuit : au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ; et
- (b) de jour : au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

### 3.2.1.4 Habileté

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

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



### **3.2.1.5 Aptitude physique et mentale**

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

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

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 1.2.7.1, la licence de navigateur permet à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef. Si les privilèges incluent les communications radiotéléphoniques, le titulaire doit respecter les dispositions spécifiées au § 1.2.9.2.

## **3.3 Licence de mécanicien navigant**

### **3.3.1 Conditions de délivrance de la licence**

#### **3.3.1.1 Age**

Le candidat à une licence de mécanicien navigant doit être âgé de 18 ans révolus.

#### **3.3.1.2 Connaissances**

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

(a) Droit aérien

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

(b) Connaissance générale des aéronefs

(i) principes de base des groupes motopropulseurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons ; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation ; lubrifiants et systèmes de lubrification ; systèmes de postcombustion et d'injection ; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;



- (ii) principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
- (iii) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs antipatinage, corrosion et durée de vie en fatigue ; identification des dommages et défauts structuraux ;
- (iv) systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;
- (v) systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;
- (vi) circuits hydrauliques et pneumatiques ;
- (vii) théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;
- (viii) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides de radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
- (ix) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
- (x) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
- (xi) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;
- (c) Préparation du vol, performances et chargement
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;
- (d) Performances humaines  
Performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (e) Procédures opérationnelles
  - (i) principes de maintenance, procédures de maintien de la navigabilité, comptes rendus d'anomalie, inspections prévol, précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant et l'utilisation des sources d'énergie extérieures ; équipements et systèmes de cabine ;
  - (ii) procédures normales, anormales et d'urgence ;
  - (iii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- (f) Principes du vol  
Eléments fondamentaux d'aérodynamique





- (g) Radiotéléphonie  
Procédures de communication et expressions conventionnelles.

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

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

### 3.3.1.3 Expérience

3.3.1.3.1 Le candidat à une licence de mécanicien navigant doit avoir accompli, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'autorité de délivrance des licences, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il aura rempli les tâches de mécanicien navigant. La Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il aura homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 50 heures.

3.3.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 3.3.1.3.1.

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

- (a) Procédures normales
  - (i) inspections prévol ;
  - (ii) procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
  - (iii) contrôle des documents de maintenance ;
  - (iv) procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
  - (v) coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
  - (vi) comptes rendus d'anomalie ;



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

#### **3.3.1.4 Habileté**

3.3.1.4.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au § 3.3.1.3.2, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :

- (a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (b) d'utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
- (c) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (d) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (e) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de manière à en assurer la réussite ;
- (f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.3.1.4.2 L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite au § 3.3.1.4(a) est approuvée par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

#### **3.3.1.5 Aptitude physique et mentale**

Le candidat à une licence de mécanicien navigant doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.



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

3.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 1.2.7.1, la licence de mécanicien navigant permet à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous les types d'aéronef sur lesquels il a montré qu'il avait le niveau de connaissances et d'habileté fixé par l'autorité de délivrance des licences sur la base des conditions énoncées aux § 3.3.1.2 et 3.3.1.4 qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.

3.3.2.2 Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges sont indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par l'autorité de délivrance des licences.

### **3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant**

*Note 1 : Lorsqu'un candidat a montré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigée pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et spécifié aux règlement général des radiocommunications annexé à la convention international des télécommunications et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulations des appareils radiophoniques de bord, l'Autorité peut annoter la licence dont il est déjà titulaire (voir § 5.1.1.2 XIII) ou s'il y'a lieu, lui délivrer une nouvelle licence.*

*Note 2 : Des conditions d'habileté et de connaissances relatives aux procédures de communication et aux expressions conventionnelles ont été établies pour toutes les licences de pilotes d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable et d'hélicoptère.*



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

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

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

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

### 4.2 Licence, qualifications et autorisation d'examineur désigné de technicien de maintenance d'aéronef

#### 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
  - (i) 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 défectuosité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les normes de navigabilité applicables ;
- (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) quatre ans ; ou
  - 2) deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée ;
- (b) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément au § 4.2.2.2, alinéa a) 2) ou 3), une expérience dont la durée assure un niveau de compétence équivalant à celui de l'alinéa a); toutefois la durée minimale doit être:
  - 1) de deux ans ; ou



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

#### **4.2.1.4 Formation**

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

#### **4.2.1.5 Habileté**

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

#### **4.2.1.6 Autre exigence**

Le candidat doit faire preuve de son aptitude à lire, écrire, parler et comprendre l'anglais.

### **4.2.2 Privilèges du titulaire de la licence de technicien de maintenance d'aéronef et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges**

#### **4.2.2.1 Privilèges**

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 4.2.2.2 et 4.2.2.3, la licence 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 ou de travaux d'entretien courant.



#### 4.2.2.2 Conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

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

- (a) pour :
  - (1) les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
  - (2) les cellules, les 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 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 Etendue 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 § 4.2.2, et remplissant les conditions énoncées au § 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 2022)**

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

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

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

#### 4.2.4 **Catégories de qualification et qualifications machine de Technicien de maintenance d'aéronef**

4.2.4.1 Les qualifications 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) A1 et B1.1 : avions à moteurs à turbine ;
  - (ii) A2 et B1.2 : avions à moteurs à pistons ;
  - (iii) A3 et B1.3 : hélicoptères à moteurs à turbines ;
  - (iv) A4 et B1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons ;

#### 4.2.4.2 **Les conditions d'obtention de ces catégories**

Elles sont définies à l'appendice au § 4.2.3 au présent règlement.





#### 4.2.4.3 Qualifications machine de licence de TMA

Le postulant à une apposition d'une qualification machine doit :

- (i) avoir effectué avec succès une formation de qualification machine homologuée par l'Autorité ;
- (ii) avoir accompli avec succès le stage pratique relatif à la formation de qualification machine.

#### 4.2.5 Prorogation et renouvellement de licence de TMA

(a) Prorogation

Un 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 avoir accumulé au moins deux (02) mois d'exercice de privilèges de TMA au cours des douze derniers mois précédents sa demande.

(b) Renouvellement

Trois (03) mois après l'expiration d'une licence de TMA, le détenteur doit effectuer avec succès les tests théoriques (écrit et oral). Les conditions complémentaires de renouvellement de la licence de TMA sont définies à l'appendice au paragraphe 4.2.5.

#### 4.2.6 Instructeurs de technicien de maintenance d'aéronefs

(a) Âge

Le candidat d'une qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir au moins de 21 ans.

(b) Connaissances :

- (1) Le candidat à une qualification d'instructeur de TMA doit avoir effectué avec succès une formation acceptée par l'Autorité portant sur les sujets suivants :
  - (i) techniques d'instruction appliquée ;
  - (ii) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
  - (iii) processus d'apprentissage ;
  - (iv) éléments de pédagogie ;
  - (v) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;



- (vi) élaboration de programmes de formation ;
  - (vii) organisation des leçons ;
  - (viii) techniques d'instruction en classe ;
  - (ix) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
  - (x) analyse et correction des erreurs des élèves ;
  - (xi) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
  - (xii) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs ;
  - (xiii) les principes de gestion des menaces et des erreurs.
- (2) Un candidat remplissant l'une des conditions ci-dessous n'est pas soumis aux exigences du § 4.2.3.3 (b) (1) :
- (i) le titulaire d'un certificat d'enseignant en vigueur délivré par une autorité nationale ou locale, qui autorise la personne à enseigner au niveau secondaire au minimum ;
  - (ii) une personne fournissant la preuve qu'elle possède un niveau d'expérience équivalent acceptable pour l'Autorité.
- (b) **Expérience**  
Le demandeur d'une qualification de d'instructeur de TMA doit détenir au moins une licence de TMA et une (des) qualification(s) de catégorie en cours de validité pour lesquelles la qualification d'instructeur est recherchée et avoir au moins 3 ans d'expérience en tant que TMA.
- (c) **Privilèges**  
Les privilèges d'une qualification d'instructeur de TMA permettent de dispenser l'instruction aux candidats d'une licence de TMA et à leur donner l'aval pour passer un test de connaissances ou de compétences, si applicable.
- (d) **Validité**  
Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité d'une qualification d'instructeur de TMA est de 3 ans.
- (e) **Prorogation**  
Une qualification d'instructeur de TMA qui n'est pas arrivée à expiration peut être prorogée pour 36 mois si le titulaire prouve que dans les 12



mois précédant la date d'expiration :

- (i) Il a effectué au moins deux (02) séances de formation dans le cadre d'un cours approuvé pour une licence ou une qualification de TMA ; ou
- (ii) Il a suivi un cours de rafraîchissement acceptable par l'Autorité.

(f) **Renouvellement**

Si la qualification d'instructeur de TMA a expiré, le candidat doit effectuer un cours de rafraîchissement acceptable par l'Autorité et un test pratique sous la supervision de l'Autorité.

#### **4.2.7 Examineur désigné de TMA**

##### **4.2.7.1 Conditions d'éligibilité**

(a) **Âge**

Un candidat à une autorisation d'examineur désigné de TMA doit avoir au moins 23 ans.

(b) **Éligibilité :**

- (1) avoir détenu pendant au moins 5 ans une licence de TMA avec des qualifications pour laquelle une désignation est sollicitée ;
- (ii) avoir exercé effectivement les privilèges de cette licence au cours des 3 années précédentes ;
- (iii) avoir de bons antécédents en tant que TMA et que personne engagée dans l'industrie aéronautique avec une réputation d'honnêteté et de probité ;
- (iv) le candidat doit être employé par un organisme qui dispose d'une base fixe d'opération équipée de façon adéquate pour effectuer un test :
  - (i) sur chaque sujet de chaque domaine concerné pour l'obtention de la désignation, et
  - (ii) tous les éléments de compétence de base identifiés dans le guide de l'examineur désigné de TMA pour les qualifications aux niveaux général, cellule et groupe motopropulseur.
- (v) le candidat doit être employé par un organisme qui dispose d'une base fixe d'opération. L'équipement et le matériel doivent être adéquats pour qu'un postulant à la licence de TMA puisse démontrer les compétences de base de la qualification recherchée.



- (vi) le candidat doit être employé par un organisme qui dispose d'un aéronef en état de navigabilité, un autre aéronef, des sous-ensembles d'aéronef, de maquettes fonctionnelles et autres aides pouvant servir durant le test.
  - (vii) le demandeur doit être employé par un organisme qui possède les outils, l'équipement, le matériel, les publications récentes et les appareils nécessaires pour mener à bien des projets, du type recommandé par les avionneurs ou accepté par l'industrie aéronautique.
- (c) **Connaissances**  
Avant la désignation, le candidat doit effectuer avec succès un test sur ce qui suit :
- (1) droit aérien et réglementation pour le personnel de technicien de maintenance d'aéronef ;
  - (2) pratiques en vigueur pour la flotte d'aéronefs à utiliser ;
  - (3) meilleures pratiques de l'industrie ;
  - (4) progrès récents dans les domaines de la technologie, des évaluations et de l'outillage.
- (d) **Compétences :**
- (1) le candidat doit effectuer avec succès de la conduite d'un test de compétences en utilisant le guide de l'examineur désigné de TMA sous la supervision de l'Autorité ;
  - (2) le candidat doit effectuer avec succès le remplissage des formulaires requis lors de la conduite d'un test de compétences sous la supervision de l'Autorité.

#### **4.2.7.2 Maintien de compétences**

- (a) Après la désignation, un l'examineur désigné de TMA doit maintenir ses compétences en :
  - (1) suivant un cours de standardisation organisé par l'Autorité ;
  - (2) et maintenant en état de validité sa licence de TMA ;
- (b) Chaque année, l'examineur désigné de TMA doit administrer au moins 2 tests de compétences ;
- (c) l'examineur désigné de TMA doit être supervisé par l'Autorité au moins une fois par an.





#### **4.2.7.3 Privilèges**

L'autorisation d'examineur désigné de TMA permet de conduire des tests de compétences pour lesquels il/elle est désignée.

#### **4.2.7.4 Validité**

L'autorisation d'examineur désigné de TMA est valide pour trois (03) ans.

#### **4.2.7.5 Prorogation et renouvellement**

L'autorisation d'examineur désigné de TMA peut être prorogée ou renouvelée si :

- (1) sur demande de l'exploitant ;
- (2) si les performances de l'examineur au cours de la période de validité précédente de son autorisation ont été satisfaisantes ;
- (3) si l'examineur a suivi un cours de standardisation en vue de la prorogation ou du renouvellement de son autorisation.

### **4.3 Contrôleur stagiaire de la circulation aérienne**

#### **4.3.1 Généralités**

Les contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne ne doivent participer à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne que sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur de la qualification appropriée relative à ces opérations et acceptable par l'Autorité.

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

#### **4.3.2 Aptitude physique et mentale**

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





#### **4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne**

##### **4.4.1 Conditions de délivrance de la licence**

Nul ne peut détenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, s'il ne remplit les conditions spécifiées au § 4.4.1 ainsi que les conditions d'obtention d'une au moins des qualifications indiquées au § 4.5.

###### **4.4.1.1 Age**

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

###### **4.4.1.2 Connaissances**

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

- (a) **Droit aérien**  
Réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne;
- (b) **Équipement du contrôle de la circulation aérienne**  
Principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;
- (c) **Connaissances générales**  
Jusqu'au 2 novembre 2022, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;  
A compter du 3 novembre 2022, 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

Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation homologuée et accompli au moins 3 mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience requise au § 4.5 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

#### 4.4.1.4 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 (ARQ);
- (b) qualification de contrôle d'approche aux procédures (APQ);
- (c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance (ASQ);
- d) qualification de contrôle radar d'approche de précision (PSQ);
- (e) qualification de contrôle régional aux procédures (CRQ);
- (f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance (CSQ);



- (g) Qualification d'instructeur (ICQ) ; les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement de la qualification d'instructeur sont définies à l'appendice au paragraphe 4.5.1.

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

##### 4.5.2.1 Connaissances

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

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





- (c) qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance : le candidat remplira les conditions prescrites à l'alinéa b), dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il doit être chargé, et il doit avoir 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) assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée :
  - (i) qualification de contrôle d'aérodrome : le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
  - (ii) qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
  - (iii) qualification de contrôle radar d'approche de précision : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 auront été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique. 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 ;



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

4.5.2.2.2 L'expérience spécifiée au § 4.5.2.2(a), alinéa (2), aura été acquise dans la période de 6 mois précédant immédiatement la candidature.

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, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si l'expérience prescrite au § 4.5.2.2 peut être réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

#### 4.5.2.3 Habileté

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

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

Lorsque deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne sont demandées en même temps, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine les conditions applicables, sur la base des conditions exigées pour chaque qualification. Ces conditions ne doivent pas être inférieures à celles qui sont prescrites pour la qualification la plus exigeante.



### **4.5.3 Privilèges du détenteur de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges**

#### **4.5.3.1 Privilèges**

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

- (a) qualification de contrôle d'aérodrome : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (b) qualification de contrôle d'approche aux procédures : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- (c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
  - (1) sous réserve des conditions spécifiées au § 4.5.2.2.1, alinéa c), les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- (d) qualification de contrôle radar d'approche de précision : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service, à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (e) qualification de contrôle régional aux procédures : d'assurer le contrôle régional et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;



- (d) Performances humaines  
Performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique 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 ;
  - (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 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 de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ;
- (iii) contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien ; ou
- (b) au moins un an de service en qualité d'adjoint dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ; ou
- (c) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète.

4.6.1.3.2 Le candidat doit avoir servi dans un organisme de contrôle d'exploitation sous la supervision d'un agent technique d'exploitation pendant au moins 90 jours de travail au cours des 6 mois précédant immédiatement la date de la candidature. Le contenu du programme de formation pratique est défini à l'appendice au paragraphe 4.6.4.

#### 4.6.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable :

- (a) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitant, d'après une série de cartes et de messages d'observations météorologiques quotidiens ; de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitant, sur les conditions météorologiques dominantes dans le voisinage général d'une route aérienne déterminée ; de prévoir les tendances» du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes de destination et de décollage ;
- (b) 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 ;
- (c) d'assurer un suivi et de prêter toute forme d'assistance à un vol effectué dans des conditions météorologiques défavorables réelles ou simulées, conformément aux fonctions du titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation.
- (d) 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 d'un baccalauréat ou diplôme équivalent ;
2. suivre un module de réglementation relatif à l'ATE.

#### **4.6.2 Privilèges du titulaire de la licence ou d'une attestation d'ATE et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges**

Sous réserve des conditions spécifiées au § 1.2.5, la licence d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le règlement RACI 3000.

Tout détenteur d'une attestation de formation d'ATE remplissant les exigences spécifiées aux § 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 RACI 3000.

#### **4.6.3 Maintien de compétence**

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 calendaires 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 4.6.4.

#### **4.6.4 Prorogation et renouvellement de la licence d'agent technique d'exploitation**

Tout candidat au renouvellement de la licence d'agent technique d'exploitation, dans les 12 derniers mois précédents doit:

- a) avoir suivi avec succès un stage de maintien de compétence. Le programme de ce stage doit être au moins conforme à l'appendice au § 4.6.4 du présent règlement.
- b) 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.



## 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) Conditions de délivrance :

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 équivalentes 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 accepté par l'autorité ;
- (4) être à jour de son contrôle de compétence réglementaire ;
- (5) avoir été proposé par son employeur.

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 ;



- (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) La qualification « centre » : d'assurer et/ou superviser selon les besoins n'importe lequel des services de contrôle, dans les limites de responsabilités des espaces relevant du centre dont il détient toutes les qualifications.
- (h) La qualification « d'instructeur » : d'assurer la formation et la supervision sur un poste de travail opérationnel dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

#### 4.5.3.2 Conditions

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

4.5.3.3 Tout État membre qui a délivré une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne permettra pas au détenteur de cette licence d'assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'État membre.

#### 4.5.3.4 Validité des qualifications

Une qualification cesse d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période de 6 mois. Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude. Les conditions de maintien des qualifications et de la validité des mentions sont définies à l'Appendice au paragraphe 4.5.3.4 du présent règlement.

#### 4.5.4 Autorisation d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne

Les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement d'une autorisation d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne sont définies à l'appendice au paragraphe 4.5.4.





## 4.6 Licence d'agent technique d'exploitation

### 4.6.1 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 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) ;
- (c) Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement
  - (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aérodromes de 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 ;



- 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.

**(b) 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 de la licence d'ATE ;
- (2) assurer une formation de maintien de compétences d'ATE ;
- (3) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'une licence d'ATE.

**4.6.5.3 Prorogation et renouvellement d'une qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation**

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'autorité ;
- (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.

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'Autorité; ou
- (2) justifier d'un maintien de compétence de formateur.



#### **4.6.6 Examineur 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.

#### **4.7 Licence d'opérateur radio de station aéronautique**

##### **4.7.1 Conditions de délivrance de la licence**

###### **4.7.1.1 Généralités**

Avant de délivrer une licence d'opérateur radio de station aéronautique, les États membres exigent du candidat qu'il remplisse les conditions spécifiées au § 4.7.1.

Les personnes non titulaires de la licence pourront exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique à condition que l'État membre où elles exerceront ces fonctions veille à ce qu'elles remplissent les mêmes conditions.

###### **4.7.1.2 Age**

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

###### **4.7.1.3 Connaissances**

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

- (a) Connaissances générales  
Services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur de l'État;
- (b) Procédures opérationnelles  
Procédures de radiotéléphonie ; expressions conventionnelles ;  
réseau de télécommunications ;
- (c) Réglementation  
Réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;
- (d) Équipement de télécommunication  
Principes, emploi et limites d'emploi des équipements de  
télécommunication dans une station aéronautique.



#### 4.7.1.4 Expérience

Le candidat doit avoir :

- (a) suivi avec succès un cours de formation homologuée pendant la période de 12 mois précédant immédiatement sa candidature et aura servi de manière satisfaisante sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, pendant 2 mois au moins ; ou bien
- (b) accompli avec succès, sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, une période de service d'au moins 6 mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

#### 4.7.1.5 Habileté

Le candidat doit montrer ou avoir montré sa compétence en ce qui concerne :

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

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

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

#### 4.8 Personnel de météorologie aéronautique

*Note : conformément aux arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'organisation météorologique mondiale (Doc 7475), les prescriptions relatives aux qualifications, aux compétences et la formation du personnel de météorologie aéronautique relèvent de la responsabilité de l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Ces prescriptions figurent dans le Règlement Technique (OMM n° 49), Volume I – Pratiques météorologiques générales normalisées et recommandées, Partie V – Qualifications and Competencies of Personnel Involved in the Provision of Meteorological (Weather and Climate) and Hydrological Services,*



*Partie VI – Education and Training of Meterological Personnel in Appendice A – Basic Instruction Packages.*

#### **4.9            Stagiaire membre d'équipage de cabine**

4.9.1 Des mesures nécessaires doivent être prises pour faire en sorte que les élèves membres d'équipage de cabine ne constituent pas un danger pour la navigation aérienne (voir appendice appendices 1 au § 4.9).

#### **4.9.2    Aptitude physique et mentale**

Un élève membre d'équipage de cabine ne peut pas être inscrit sur la liste des membres de l'équipage s'il ne détient pas une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

#### **4.10            Licence de Membre de l'Equipage de Cabine**

##### **4.10.1            Conditions de délivrance de la licence**

##### **4.10.1.1        Age**

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

##### **4.10.1.2        Connaissances**

4.10.1.2.1 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) Eléments 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 humain

#### **4.10.1.2.2 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 Etat contractant qui exige des conditions de délivrance au moins équivalentes à celles fixées par le présent règlement peut bénéficier d'une acceptation de leur titre étranger conformément aux conditions d'acceptation définies à l'appendice au paragraphe 4.10.1.2.2.

#### **4.10.1.3 Expérience**

Le candidat doit avoir accompli, en qualité de navigant professionnel ou de membre d'équipage de cabine stagiaire, sous supervision d'un instructeur agréé, 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 même 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 la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, dans les domaines suivants au moins :

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



#### 4.10.1.4 Habilité

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de membre d'équipage de cabine, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au § 4.10.2.1, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine, ainsi que :

- (1) de nager 50 m, sans arrêt après avoir sauté à l'eau du bord d'une piscine ;
- (2) de remorquer dans l'eau, sur 25 m, une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé, ou d'embarquer dans un canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

#### 4.10.1.5 Aptitude physique et mentale

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

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

#### 4.10.2.1 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.



#### 4.10.2.2 Conditions

La licence de membre d'équipage de cabine sanctionne un ensemble de connaissances de base théoriques et pratiques nécessaires pour exercer la fonction sécurité-sauvetage (voir appendices 2 et 3 aux § 4.9).

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

Le candidat à l'obtention de la licence de membre d'équipage de cabine doit justifier, en qualité de membre d'équipage de cabine stagiaire, de l'accomplissement d'au moins (60) soixante heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport international.

#### 4.10.3 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 justifier avoir satisfait à l'entraînement périodique prévu dans le RACI 3000.

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

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

- (1) effectuer avec succès un réentraînement relatif à la qualification ;
- (2) réussir un contrôle de compétence conformément au RACI 3000.

Les conditions complémentaires de maintien des qualifications de membre d'équipage de cabine sont définies à l'Appendice au paragraphe 4.10.3 du présent règlement.





#### 4.10.4 Formation aux Types d'avion

L'exploitant assure, en application des dispositions du RACI 3000 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.

#### 4.10.5 Qualifications d'instructeur et autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

##### 4.10.5.1 Qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine

###### (a) Conditions de délivrance :

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

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

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 ;
  - surêté ;
  - 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.

###### (b) Privilèges.

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

- (4) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance du certificat de sécurité et sauvetage ;



- (5) assurer une formation de maintien de compétences de membre d'équipage de cabine ;
- (6) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'un brevet ou d'une licence de membre d'équipage de cabine.

### (c) Prorogation et renouvellement

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

#### Prorogation :

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

#### Renouvellement :

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

### 4.10.5.2 Autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

#### (a) Conditions de délivrance :

##### Examineur détenteur de licence de MEC :

- (1) être familiarisé aux lois, règlements et procédures de l'ANAC ;
- (2) être 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 son employeur ;
- (5) avoir suivi avec succès un stage standardisation théorique et pratique





homologué par l'ANAC ;

- (6) 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.

**Examineur non détenteur de licence de MEC :**

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

**(b) 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 abinitio ;
- (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.

**(c) 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 MEC.

**4.10.5.3 Validité de la qualification d'instructeur et de l'autorisation d'examineur**

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

- (1) 3 ans pour les postulants détenteurs de licences de membres d'équipage de cabine ;
- (2) une période maximale d'un an pour les postulants non détenteurs de licence de MEC.



## CHAPITRE 5 PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL

**5.1 Les licences du personnel délivrées en application du présent règlement ont les caractéristiques indiquées ci-après.**

**5.1.1 Contenu**

**5.1.1.1 Généralités**

Le contenu des licences délivrées par les autorités ivoiriennes est conforme aux dispositions des § 5.1.1.2, 5.1.2, 5.1.3 et 5.1.4.

**5.1.1.2 La licence comporte les éléments suivants :**

- I) République de Côte d'Ivoire (en caractères gras).
- II) Désignation de la licence (en caractères très gras).
- III) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée.
- IV) Nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères.
- IV) Date de naissance.
- V) Adresse du titulaire.
- VI) Nationalité du titulaire.
- VII) Signature du titulaire.
- VIII) Service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée.
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence.
- X) Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance.
- XI) Cachet ou sceau du service délivrant la licence.
- XII) Qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc ;
- XIII) Observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions, et annotations concernant les privilèges, y compris annotation relative aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago ;
- XIV) Tous autres détails jugés utiles par l'autorité délivrant la licence.



### 5.1.2 Matière et format

Les licences sont en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquels les rubriques mentionnées au § 5.1.1.2 ressortent clairement.

Le format des licences est spécifié en appendice au § 5.1.2.

### 5.1.3 Langue

Les licences contiennent une traduction en anglais des rubriques I, II, VI, IX, XII, XIII et XIV. Les autorisations émises conformément au § 1.2.2.1 contiennent une traduction en anglais de « République de Côte d'Ivoire », de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation qui peut être établie.

### 5.1.4 Disposition des rubriques

Les rubriques des licences sont uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § 5.1.1, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

---



## CHAPITRE 6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

### 6.0.1 Objet et Champ d'application

Le présent chapitre fixe les conditions médicales d'aptitude physique et mentale de délivrance des licences du personnel de l'aéronautique civile.

### 6.0.2 Aptitude physique et mentale

#### (a) Aptitude médicale

Le détenteur d'un certificat médical doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.

#### (b) Nécessité d'un certificat médical

Pour demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat ou le titulaire doit détenir un certificat médical valide délivré en conformité avec les dispositions du présent règlement.

#### (c) Information du candidat

A l'issue de son examen médical, le candidat doit être informé de la décision d'aptitude, d'inaptitude ou de la présentation de son cas au médecin évaluateur de l'ANAC. Il doit être informé de toutes les conditions (médicales, opérationnelles ou autres) susceptibles de restreindre les modalités de sa formation et/ou des privilèges afférents à la licence délivrée.

### 6.0.3 Diminution de l'aptitude physique et mentale

Tout titulaire d'une licence, ou tout stagiaire, doit cesser d'exercer les privilèges de sa licence, des qualifications ou autorisations correspondantes dès qu'il est conscient d'une diminution de son aptitude médicale susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les dits privilèges.

Il doit subir sans retard un examen médical d'aptitude physique et mentale pour l'emploi de personnel aéronautique conformément à ses qualifications dans les cas suivants :

- hospitalisation de plus de 12 heures ;
- intervention chirurgicale ou examen invasif ;



- utilisation régulière de médicaments ;
- nécessité du port de verres correcteurs.

Tout détenteur d'un certificat médical délivré conformément au présent chapitre qui se sait :

- (a) porteur d'une blessure corporelle importante entraînant une inaptitude aux fonctions de membre d'équipage navigant technique,
- (b) atteint d'une maladie entraînant l'inaptitude à ses fonctions pendant une période de 21 jours ou plus,
- (c) porteuse d'une grossesse, doit s'abstenir d'exercer ses fonctions. Le certificat médical est considéré comme suspendu à partir du moment où s'est produit la blessure ou de la fin de la période de 21 jours de maladie ou de la confirmation de la grossesse, puis :
  - (1) dans le cas de blessure ou de maladie, la suspension peut être levée par un C.E.M.A ou un M.E.A pour la période et selon les conditions qui paraîtront appropriées.
  - (2) en cas de grossesse, la suspension peut être levée par un M.E.A, un C.E.M.A ou par le médecin évaluateur pour la période et sous les conditions qui paraîtront appropriées.

Toutefois, le MEA devra adresser un rapport au médecin évaluateur dans les délais requis.

#### 6.0.4 Circonstances spéciales

Les dispositions du présent chapitre ne répondent pas nécessairement à toutes les situations possibles. Au cas où l'application du présent règlement aurait des conséquences non prévues ou si de nouvelles méthodes de formation et de contrôles n'étaient pas conformes à ces exigences, une dérogation peut être demandée au médecin évaluateur ou à l'Autorité, chacune dans son domaine de compétence. Celle-ci ne peut être accordée que s'il peut être démontré qu'elle garantit ou aboutit à un niveau de sécurité au moins équivalent.



### 6.0.5 Médecin évaluateur

(a) L'Autorité de l'Aviation Civile 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'Autorité fera en sorte que toutes les informations médicales, orales, écrites ou informatiques, concernant le personnel aéronautique soient disponibles au médecin évaluateur en vue de statuer sur une aptitude médicale.

(c) Base de données

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

### 6.0.6 Centres d'Expertise de Médecine Aéronautique (C.E.M.A.)

Les Centres d'Expertise de Médecine Aéronautique sont agréés après avis du médecin évaluateur par l'Autorité pour une période maximale de trois ans renouvelable.

Le CEMA doit :

- (a) être situé sur le territoire ivoirien et être rattaché ou lié à un hôpital ou un institut de médecine. Toutefois, un CEMA implanté sur le ressort du territoire d'un autre Etat contractant peut être agréé sous réserve d'accord entre les Autorités; dans ce cas, les certificats délivrés ont la même valeur que s'ils avaient été délivrés par un CEMA implanté sur le territoire de l'Autorité de l'Aviation Civile.
- (b) pratiquer la médecine aéronautique clinique et ses activités associées ;







- (c) disposer d'une équipe de médecins spécifiquement formés et expérimentés en médecine aéronautique, dirigée par un médecin-chef responsable de la coordination des examens et signataire des rapports et certificats médicaux ;
- (d) être doté des équipements spécialisés pour les examens approfondis nécessaires à la médecine aéronautique.

#### 6.0.7 Médecins Examineurs Agréés (M.E.A.)

##### (a) Agrément :

Ne peuvent être agréés que des médecins admis à l'exercice légal de la médecine et titulaire d'un diplôme de médecine aéronautique obtenu conformément aux dispositions du paragraphe 6.0.14.

##### (b) Nombre et emplacement de médecins examineurs

L'Autorité détermine le nombre et l'emplacement des médecins examineurs nécessaires, en tenant compte du nombre et de la répartition géographique de ce personnel aéronautique.

##### (c) Accès à l'information médicale

Le M.E.A 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

Un M.E.A est agréé pour une période de trois ans.

Pour proroger son agrément, le M.E.A doit effectuer :

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

Pour le renouvellement de son agrément, le MEA devra effectuer une séance de standardisation avec le médecin évaluateur de l'ANAC et deux expertises médicales sous supervision d'un MEA titulaire.



### 6.0.8 Conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC)

Le Conseil médical de l'aéronautique civile ou CMAC est un organe de recours et de conseil pour les problèmes spécifiques à la médecine aéronautique, pour statuer sur des cas soumis par les MEA et le personnel aéronautique.

Il comprend entre autres des médecins spécialistes en médecine aéronautique et toutes autres compétences dont le concours est jugé nécessaire.

### 6.0.9 Examens médicaux

#### (a) Certificats médicaux de Classe 1

L'examen initial pour la délivrance d'un certificat médical de Classe 1 et les examens de prorogation et de renouvellement de ce certificat, doivent être effectués par un C.E.M.A.

#### (b) Certificats médicaux de Classes 2 et 3

L'examen initial pour la délivrance d'un certificat médical de Classe 2 ou 3 et les examens de prorogation et de renouvellement de ce certificat, doivent être effectués par un C.E.M.A. ou un M.E.A.

#### (c) Rapport d'examen

L'intéressé doit remplir un formulaire de demande de certificat dont la forme et le contenu sont déterminés par l'Autorité.

A l'issue de l'examen médical, le médecin-chef du C.E.M.A. ou le M.E.A doit soumettre au médecin évaluateur, au plus tard trois jours ouvrables, un rapport complet signé pour tout examen de Classes 1, 2 et 3.

#### (d) Exigences périodiques

Les investigations particulières à effectuer lors de l'examen initial, de prorogation ou de renouvellement, sont fixées dans les paragraphes 6.2 à 6.5 du présent chapitre 6 et résumés dans le Moyen de Conformité (MC) 19 au chapitre 6 du présent règlement.



## 6.0.10 Certificats médicaux

### (a) Contenu du certificat

Le certificat médical contient les informations suivantes :

- (1) Numéro de référence du navigant (attribué par l'Autorité)
- (2) Classe (1, 2 ou 3)
- (3) Nom et prénoms
- (4) Date et lieu de naissance
- (5) Nationalité
- (6) Limitations, conditions ou dérogations
- (7) Nom, numéro d'agrément et signature du responsable du C.E.M.A ou du M.E.A
- (8) Date de l'examen
- (9) Date de fin de validité du certificat

Le format du certificat est spécifié au MC 20 du chapitre 6 du présent règlement.

### (b) Délivrance initiale des certificats médicaux

Les certificats médicaux de Classe 1 sont délivrés par un C.E.M.A. Les certificats médicaux de Classes 2 et 3 sont délivrés par un C.E.M.A ou un M.E.A.

### (c) Certificats médicaux de prorogation et de renouvellement

Les certificats médicaux de classe 1 sont prorogés ou renouvelés par un CEMA. Toutefois, en l'absence d'un CEMA, une dérogation peut être accordée par l'Autorité à un MEA en vue de la prorogation et du renouvellement de ces certificats selon des procédures définies par l'Autorité.

Les certificats médicaux de classes 2 et 3 sont renouvelés ou prorogés par un CEMA ou un MEA.

### (d) Utilisation des certificats médicaux

- (1) Un certificat médical doit être remis à la personne examinée, éventuellement en double exemplaire, à la fin de l'examen.



- (2) Tout candidat qui est déclaré inapte par un M.E.A ou un C.E.M.A peut soumettre une requête à l'ANAC en vue d'un réexamen de sa situation.
  - (3) Le détenteur d'un certificat médical doit le présenter au C.E.M.A ou au M.E.A lors de son renouvellement ou de sa prorogation.
- (e) Annotation des certificats médicaux
- (1) Lorsqu'une dérogation a été accordée à un postulant., celle-ci doit être portée sur le certificat médical, en complément de toutes conditions éventuellement exigées.
  - (2) Lorsqu'un certificat médical d'aptitude a été délivré par un C.E.M.A ou un M.E.A, l'Autorité sur avis du médecin évaluateur peut, dans un délai de soixante jours depuis la date de délivrance du certificat et pour des raisons dûment justifiées et notifiées au personnel aéronautique et au C.E.M.A / M.E.A, limiter ou suspendre cette aptitude.
- (f) Déclaration d'inaptitude
- (1) Tout candidat ayant fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude, doit en être informé par écrit, ainsi que de son droit de contester celle-ci au médecin évaluateur ou au CMAC dans les conditions déterminées par l'Autorité.
  - (2) Cette inaptitude doit être signalée à l'Autorité dans un délai de trois jours ouvrables.

#### **6.0.11 Durée de validité des certificats médicaux**

##### **(a) Durée de validité**

Un certificat médical est valide à compter de sa date de délivrance conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.5.2:

##### **(b) Prorogation**

Si le nouvel examen médical a lieu au cours des 45 jours précédant la date d'expiration déterminée conformément au § (a) ci-dessus, la durée de validité du nouveau certificat s'étend de la date d'expiration du certificat médical précédent à la date déterminée au (a) (1) ou (2) au paragraphe 1.2.5.2 (1) à (5) selon le cas.





(c) Renouvellement

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

(d) Critères liés à la prorogation ou au renouvellement

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

(e) Réduction de la durée de validité

La durée de validité d'un certificat médical peut être réduite par un C.E.M.A ou un M.E.A si la situation clinique l'exige.

(f) Examen supplémentaire

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

### 6.0.12 Obligations du candidat

(a) Renseignements à fournir

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

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



(b) Fausse déclaration

Toute information intentionnellement fautive peut priver d'effet, dès sa délivrance, le certificat médical. Tout C.E.M.A ou M.E.A, s'il en est lui-même informé, prévient immédiatement le médecin évaluateur qui prend les dispositions à cet effet.

**6.0.13 Dérogation et appel**

(a) Dérogation

Le médecin examinateur désigné, lors de l'examen d'admission ou de révision du personnel aéronautique titulaire d'une licence ne remplissant pas entièrement les conditions médicales exigées par la réglementation en vigueur, peut délivrer ou renouveler l'attestation médicale si les conditions suivantes sont remplies :

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

(b) Appel

Le personnel de l'aéronautique civile qui conteste une décision du médecin examinateur désigné soumet un recours à l'ANAC.



#### 6.0.14 Formation en médecine aéronautique

Les médecins examinateurs agréés sont des médecins titulaires du diplôme d'Etat de Docteur en médecine et qui ont reçu une formation en médecine aéronautique conforme à un programme accepté par l'Autorité. Ils doivent avoir acquis une connaissance et une expérience pratique des conditions dans lesquelles les titulaires des licences et qualifications exercent leurs activités.

##### (a) Formation de base en médecine aéronautique

La formation de base en médecine aéronautique doit être sanctionnée par une capacité en médecine aéronautique et spatiale ou un brevet de médecine aéronautique et spatiale ou équivalent.

##### (b) Recyclage en médecine aéronautique

La formation de recyclage est basée sur l'accomplissement de séminaires et conférences internationaux reconnus par l'OACI.

### 6.1 Certificat d'aptitude physique et mentale - Généralités

#### 6.1.1 Classes de certificat d'aptitude physique et mentale

Les attestations médicales sont établies en distinguant les trois classes ci-après :

- a) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
  - les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
  - les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
  - les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère.
  
- b) Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
  - les licences de navigateur ;
  - les licences de mécanicien navigant ;
  - les licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
  - les licences de pilote de planeur ;
  - les licences de pilote de ballon libre ;
  - licence de pilote d'ULM ;
  - licence de membre d'équipage de cabine.





- c) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
- les licences de contrôleur de la circulation aérienne
  - les licences de télépilote (applicable à compter du 3 novembre 2022).

6.1.2 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. Il doit être averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il est fait application des dispositions du § 1.2.4.5.1.

6.1.3 Le médecin-examineur doit rendre compte à l'Autorité de l'Aviation Civile de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du candidat à remplir l'une quelconque des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne.

6.1.4 Le niveau d'aptitude physique et mentale à respecter en vue du renouvellement d'une attestation médicale est le même que celui de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

## **6.2 Spécifications relatives aux attestations médicales**

### **6.2.1 Généralités**

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions du § 1.2.4.1 doit subir un examen médical fondé sur les conditions :

- a) d'aptitude physique et mentale ;
- b) de vision et de perception des couleurs ; et
- c) d'audition.

### **6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale**

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

- a) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;
- b) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;





- c) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ; ou
- d) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament curatif ou préventif, d'ordonnance ou non, que ce soit ;

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

### 6.2.3 Conditions de test d'acuité visuelle

6.2.3.1 Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, l'Autorité s'assure donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.

6.2.3.2 Il doit être :

- a) effectué les tests d'acuité visuelle avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux (30-60 cd/m<sup>2</sup>) ;
- b) mesuré l'acuité visuelle au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adoptée.

### 6.2.4 Conditions de perception des couleurs

6.2.4.1 L'Autorité de l'Aviation Civile emploie les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.

6.2.4.2 Le candidat doit prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

6.2.4.3 Le candidat doit subir une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D<sub>65</sub> définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

6.2.4.4 Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par L'Autorité de l'Aviation Civile est déclaré apte. Le candidat qui





n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve est déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation.

Les candidats qui ne répondent pas à ces critères sont déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.

6.2.4.4.1 Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications doivent être non polarisantes et de teinte grise neutre.

## 6.2.5 Conditions des tests d'audition

6.2.5.1 L'Autorité de l'Aviation Civile utilise des méthodes d'examen qui garantissent des tests d'audition fiables.

6.2.5.2 Le candidat doit avoir une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.2.5.3 Les candidats à une attestation médicale de classe 1 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'Age de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.3.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.

6.2.5.4 Les candidats à une attestation médicale de classe 3 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'Age de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.4.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.

6.2.5.5 Les candidats à une attestation médicale de classe 2 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'Age de 50 ans, un au moins tous les deux ans.



6.2.5.6 Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués aux § 6.2.5.3, 6.2.5.4 et 6.2.5.5, à défaut de test audiométrique, les candidats subissent des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse.

### **6.3 Attestation médicale de classe 1**

#### **6.3.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale**

6.3.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

6.3.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 Tous les ans, dans le cas des candidats à une attestation médicale de classe 1 âgés de moins de 40 ans, l'Autorité de l'Aviation Civile, si elle le juge utile, permet aux médecins-examineurs de sauter certains points d'examen régulier liés à l'évaluation de l'aptitude physique tout en mettant davantage l'accent sur l'éducation sanitaire et la prévention des mauvais états de santé.

6.3.1.3 Lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile s'est assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtient une attestation médicale de classe 1.

#### **6.3.2 Conditions d'aptitude physique et mentale**

6.3.2.1 Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

6.3.2.2 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :



- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie, un trouble de type schizophrénique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.3.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.3 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.3.2.4 Le candidat ne pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.



6.3.2.5 Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant est déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.3.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal est déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle ne soit pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.3.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme.

6.3.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins une fois tous les six mois.

6.3.2.6.2 Réservé

6.3.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

6.3.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs est disqualifiant, sauf s'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.8 Le système circulatoire ne doit pas présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.



6.3.2.9 Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.3.2.9.1 L'examen initial doit comporter une radiographie pulmonaire.

6.3.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il ne soit pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.3.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

6.3.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.

6.3.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

6.3.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes sont déclarés inaptes.

6.3.2.13.1 Les candidats ne doivent pas avoir une hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

6.3.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, sont déclarés inaptes.





6.3.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, est déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.

6.3.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptés.

6.3.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant sont déclarés inaptés.

6.3.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant sont déclarés inaptés à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'un régime alimentaire seulement ou d'un régime alimentaire combiné à la prise de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.3.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptés, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

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

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

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



6.3.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

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

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

6.3.2.21.1 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.3.2.21, la déclaration d'aptitude doit être limitée à la période comprise entre la fin de la 12<sup>e</sup> semaine et la fin de la 26<sup>e</sup> semaine de gestation.

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

6.3.2.23 Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

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

6.3.2.25 Il ne doit pas exister :

- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.





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

6.3.2.26 Il ne doit exister :

- a) d'obstruction nasale ; ou
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur ;

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

6.3.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

### 6.3.3 Conditions de vision

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

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

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

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.





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

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

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

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


6.3.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

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

6.3.3.4 Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.3.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.3.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE</p> <p>RACI 2000</p>	<p>Edition 05 Date : 17 juin 2018 Amendement 06 Date : 17 juin 2018</p>
--	--	---

6.3.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

6.3.3.6 Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

6.3.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiantes.

#### 6.3.4 Conditions d'audition

6.3.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

6.3.4.1.1 Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant l'effet de masque des bruits du poste de pilotage sur la parole et les signaux radio.

6.3.4.1.2 Comme solution de rechange, on peut effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

#### 6.4 Attestation médicale de classe 2

##### 6.4.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale

6.4.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.

6.4.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.



6.4.1.3 Lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile s'est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 2.

#### 6.4.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

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

6.4.2.1 Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

6.4.2.2 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.4.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.





6.4.2.3 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.4.2.4 Le candidat ne doit pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.5 Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant doit être déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.4.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal doit être déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle ne soit pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.4.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme dans le cas des candidats âgés de plus de 40 ans.

6.4.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les ans.



6.4.2.6.2 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme.

6.4.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

6.4.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs doit être disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.8 Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.4.2.9 Il ne doit exister aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.4.2.9.1 Les examens initiaux et périodiques comportent une radiographie des poumons lorsque l'on soupçonne une maladie pulmonaire asymptomatique.

6.4.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie respiratoire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il ne soit pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.4.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

6.4.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.

6.4.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.



6.4.2.13 Les candidats ne doivent pas avoir une hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

6.4.2.13.1 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes sont déclarés inaptes.

6.4.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, sont déclarés inaptes.

6.4.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.

6.4.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptes.

6.4.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant sont déclarés inaptes.

6.4.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant sont déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.4.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

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



6.4.2.18.1 L'examen médical doit comporter une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.

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

6.4.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

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

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

6.4.2.21.1 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.4.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12<sup>e</sup> semaine et la fin de la 26<sup>e</sup> semaine de gestation.

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

6.4.2.23 Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou de structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.





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

6.4.2.25 Il ne doit pas exister :

- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

6.4.2.25.1 Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraîne pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.4.2.26 Il ne doit pas exister pas :

- a) d'obstruction nasale ; ou
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur ;

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

6.4.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

### 6.4.3 Conditions de vision

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

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

6.4.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction doit être égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être égale au moins à 6/9. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et



- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

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

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

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

6.4.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

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

6.4.3.4 Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.4.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.4.3.2, en l'absence d'une telle prescription, il doit avoir à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat doit démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

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



**6.4.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.**

**6.4.3.6 Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.**

6.4.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiantes.

**6.4.4 Conditions d'audition**

6.4.4.1 Les candidats qui ne sont pas capables d'entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, par les deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2 m de ce dernier, sont déclarés inaptes.

6.4.4.2 Les candidats qui, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, présentent, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz, sont déclarés inaptes.

6.4.4.3 Les candidats qui ne remplissent pas les conditions du § 6.4.4.1 ou 6.4.4.2 subiront de nouveaux tests conformes aux dispositions du § 6.3.4.1 .1.

**6.5 Attestation médicale de classe 3**

**6.5.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale**

6.5.1.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.

6.5.1.1 À compter du 3 novembre 2022, les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de télépilote doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.



6.5.1.2 Jusqu'au 2 novembre 2022, sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de la licence de télépilote doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.5.1.3 Lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile s'est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat doit obtenir une attestation médicale de classe 3.

## 6.5.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

6.5.2.1 Le candidat ne doit être atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

6.5.2.2 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psycho-tropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;  
qui doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.5.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.





6.5.2.3 Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.5.2.4 Le candidat ne doit pas avoir souffert de traumatisme crânien dont les effets risquent de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.5 Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant doit être déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.5.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal doit être déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle ne soit pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.5.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.

6.5.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les ans.



6.5.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

6.5.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs doit être disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

6.5.2.8 Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.5.2.9 Il ne doit exister aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.5.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il ne soit pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.5.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

6.5.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.

6.5.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

6.5.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal sont déclarés inaptes.



6.5.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, sont déclarés inaptes.

6.5.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité.

6.5.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptes.

6.5.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant sont déclarés inaptes.

6.5.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète non insulino-dépendant sont déclarés inaptes, à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.5.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

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

6.5.2.18.1 L'examen médical comporte une analyse d'urine et toute anomalie fait l'objet d'une enquête appropriée.



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

6.5.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

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

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

6.5.2.21.1 Des précautions sont prises pour assurer le remplacement en temps utile d'une contrôleuse de la circulation aérienne enceinte en cas de début prématuré du travail ou d'autre complication.

6.5.2.21.2 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.5.2.21, la déclaration d'aptitude doit être limitée à la période se terminant à la fin de la 34<sup>e</sup> semaine de gestation.

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





6.5.2.23 Le candidat ne doit pas présenter d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

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

6.5.2.25 Le candidat ne doit pas présenter de malformation ou d'affection du nez, de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.26 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

### **6.5.3 Conditions de vision**

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

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

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

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.



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

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

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

6.5.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

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

6.5.3.4 Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.5.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.5.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il doit avoir à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat doit démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

*Note 1.- Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*

*Note 2.- Jusqu'au 2 novembre 2022, un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles*



*correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.*

*Note 3. - A compter du 2 novembre 2022, un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.*

*Note 4.- Jusqu'au 2 novembre 2022, 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.*

*Note 5.- A compter du 2 novembre 2022, Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage qu'il est susceptible d'accomplir.*

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

6.5.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

6.5.3.6 Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

6.5.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiantes.



## 6.5.4 Conditions d'audition

6.5.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

6.5.4.1.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, 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.

6.5.4.1.2 A compter du 2 novembre 2022, un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage représentatif.

6.5.4.1.3 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.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Édition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

# APPENDICES



## APPENDICE AU § 1.2.2.2 : CONDITIONS MINIMALES DE RECONNAISSANCES DES LICENCES DE PILOTES DELIVREES PAR UN ETAT CONTRACTANT

### 1. VALIDATION DE LICENCES

#### 1.1 Généralités

1.1.1 Une licence de pilote délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un Etat contractant peut être validée par l'ANAC. Les pilotes doivent introduire une demande auprès de l'ANAC.

1.1.2 La durée de la validité de la licence ne dépassera pas 1 an, à condition que la licence de base reste valide. Cette période peut être prolongée par l'autorité conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Les titulaires d'une licence validée doivent exercer leur privilège conformément aux exigences énoncées dans le RACI 2000.

#### 1.2 Licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales

1.2.1 Dans le cas de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, le titulaire doit satisfaire aux exigences suivantes:

- (a) remplir sous la forme d'un examen pratique les exigences du RACI 2000 en matière de prorogation d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- (b) démontrer qu'il connaît les sections pertinentes du RACI 3000 et du RACI 2000;
- (c) démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au § 1.2.9;
- (d) détenir une attestation médicale valide de classe 1, délivrée conformément au § 1.2.4 du présent règlement;

#### 1.3 Licences de pilote pour des activités non commerciales avec qualification de vol aux instruments.

1.3.1 Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:



- (a) passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'Appendice au § 2.7.1.2 (b) et à l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000;
- (b) démontrer qu'il connaît la réglementation, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du plan de vol et les performances de vol (IR), ainsi que les performances humaines;
- (c) démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au § 1.2.9 du présent règlement;
- (d) détenir une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que commandant de bord dans la catégorie d'aéronef pertinente.

#### **1.4 Licences de pilote pour des activités non commerciales sans qualification au vol aux instruments.**

Dans le cas de licences de pilote privé ou de licences CPL et ATPL sans qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

- (a) démontrer qu'il connaît la réglementation et les performances humaines;
- (b) être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans le présent règlement;
- (c) remplir les exigences du RACI 2000 en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- (d) être titulaire d'une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au § 1.2.9 le présent règlement;
- (f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef correspondant.



## 1.5 Validation de licences de pilote pour des tâches spécifiques d'une durée limitée.

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

- (a) être titulaire d'une licence et d'une attestation médicale appropriées, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (b) être employé, directement ou indirectement, par un aviateur.  
Dans ce cas, les privilèges du titulaire seront limités à effectuer l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale de qualification de type, la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai.

## 2. CONVERSION DE LICENCES

2.1 Une licence PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un Etat contractant peut être convertie en une PPL/BPL/SPL avec qualification de type ou de classe monopilote par l'ANAC. Le pilote doit solliciter l'autorité pour la conversion de sa licence.

2.2 Le titulaire de la licence doit satisfaire aux exigences minimales suivantes pour la catégorie d'aéronef correspondant:

- (a) réussir un examen écrit relatif à la réglementation et aux performances humaines;
- (b) réussir l'examen pratique de la PPL, BPL, ULM ou SPL, selon le cas, conformément au RACI 2000;
- (c) satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type correspondante, conformément au 2.1.3 du présent règlement;
- (d) être titulaire de l'attestation médicale de classe correspondante, délivrée conformément au § 1.2.4 du présent règlement;
- (e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe 1.2.9 du présent règlement;
- (f) avoir à son actif au moins 60 heures de vol en tant que pilote.







### 3. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

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

- (a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément au RACI 2000;
- (b) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément au RACI 2000;
- (c) ait à ce jour une pratique du vol;
- (d) n'ait pas moins de:
  - (i) 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe, dans le cas des qualifications de classe d'avion;
  - (ii) 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type, dans le cas des qualifications de type d'avion;
  - (iii) 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type, pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg;
  - (v) 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe, pour tous les autres hélicoptères.



## APPENDICE AU § 1.2.2.12 CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES

### 1. Pilotes militaires en statut actif au cours des 12 derniers mois.

Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire ayant été en service actif dans les 12 mois précédant sa candidature doit :

- (a) passer un test de connaissances portant sur le droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie.
- (b) présenter une documentation indiquant la conformité aux exigences du paragraphe (2) ci-dessous pour au moins une qualification de catégorie d'aéronef ; et
- (c) présenter une documentation montrant que le demandeur est ou a été, à tout moment durant les 12 mois civils précédant celui de sa candidature, titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire en service actif dans les forces armées de Côte d'Ivoire.

### 2. Qualifications de catégorie, de classe et de type d'aéronef

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire une licence de pilote professionnel (CPL) avec qualification de catégorie, de classe ou de type d'aéronef s'il présente la preuve:

- (a) qu'il a effectué avec succès un contrôle de compétences de vol et un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef, dans la qualification de classe ou de type, selon le cas, en tant que pilote au cours des 12 mois civils précédant sa candidature,
- (b) et a au moins 10 heures de vol en tant que pilote sur cette catégorie d'aéronef, cette qualification de classe ou de type, selon le cas, au cours des 12 mois civils précédant sa candidature.

### 3 Qualification de vol aux instruments

Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire peut demander qu'une qualification de vol aux instruments avion ou hélicoptère soit apposée sur sa licence de pilote professionnel si, dans les 12 mois précédant sa candidature :

- (a) il a effectué avec succès un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification de vol aux instruments est sollicitée ;



- (b) il a obtenu l'autorisation des forces armées de Côte d'Ivoire d'effectuer des vols IFR dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification aux instruments est recherchée.

#### 4. Qualifications de type

L'Autorité Civile ne délivre que des qualifications de type ou de classe pour les aéronefs certifiés pour des opérations civiles.

#### 5. Documents servant d'éléments de preuve

L'Autorité peut accepter les documents suivants comme preuve satisfaisante de statut de pilote militaire :

- (a) une pièce justificative de membre des forces armées de Côte d'Ivoire ;
- (b) un certificat de cessation d'activités ou d'autorisation délivré par les forces armées ;
- (c) au moins un des documents suivants :
  - (i) une pièce justificative du statut de pilote militaire ;
  - (ii) un formulaire ou un carnet de vol des forces armées indiquant le statut de pilote militaire ;
  - (iii) une attestation justifiant que le postulant est diplômé d'une école de l'aviation militaire et dispose d'une qualification de pilote militaire.
- (d) un carnet de vol ou document équivalent certifié par les forces armées prouvant le temps de vol sur des aéronefs militaires en tant que membre des forces armées de Côte d'Ivoire.
- (e) une attestation de réussite au contrôle de compétences de vol aux instruments effectué au cours des 12 mois précédant sa candidature.





## APPENDICE AU § 1.2.5.2 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

### 1 - Classe 1

- (a) Sous réserve des autres conditions spécifiées dans la réglementation, un certificat médical de Classe 1 reste valide aussi longtemps que :
- avant l'Age de 40 ans :
    - (i) L'examen médical précédent a eu lieu dans les 12 derniers mois ;
    - (ii) (réservé)
  - à partir de 40 ans (et jusqu'à 65 ans inclus) :
    - (iii) L'examen médical précédent a eu lieu dans les six derniers mois ;
    - (iv) (réservé)
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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) Sous réserve des autres conditions spécifiées dans la réglementation, un certificat médical de Classes 2 et 3 reste valide aussi longtemps que :
- avant l'Age de 40 ans :
    - (i) L'examen médical aéronautique précédent a eu lieu dans les 24 derniers mois ;
    - (ii) (réservé)



- à partir de 40 ans :
- (iii) L'examen médical aéronautique précédent a eu lieu dans les 12 derniers mois ;
  - (b) 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.
  - (c) 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.
  - (d) 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.
  - (e) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de moins de 1 an, le renouvellement nécessite l'examen prescrit.

Dans les paragraphes 1(a), 2 (a) et 2 (b) du présent appendice les durées ci-dessus peuvent être prolongées de 45 jours comme il est spécifié au paragraphe 6.0.11.



## APPENDICE 1 AU § 1.2.8: ORGANISME DE FORMATION AGREE (ATO)

*Note : le règlement aéronautique relatif à la gestion de la sécurité contient des dispositions afférentes concernant les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services. D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (doc 9859).*

### 1. Délivrance d'un agrément

1.1 La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de la validité d'un tel agrément dépendent de la conformité de l'organisme aux dispositions du présent appendice.

1.2 Le document d'agrément doit contenir au moins les renseignements suivants :

- (a) nom et emplacement de l'organisme ;
- (b) date de délivrance et période de validité (s'il y a lieu) ;
- (c) conditions de l'agrément.

### 2. Manuel de formation et de procédures

2.1 L'organisme de formation doit mettre un manuel de formation et de procédures à la disposition du personnel intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. Ce manuel, qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir au moins les renseignements suivants :

- (a) une description générale de l'objet de la formation que l'organisme est habilité à donner en vertu des conditions de son agrément ;
- (b) la teneur des programmes de formation offerts, y compris les didacticiels et le matériel utilisés ;
- (c) une description du système d'assurance qualité de l'organisme exigé au § 4 ;
- (d) une description des installations et des moyens de l'organisme ;
- (e) le nom, la fonction et les qualifications de la personne désignée, en application du § 6.1, pour veiller au respect des conditions de l'agrément ;
- (f) une description des fonctions et des qualifications du personnel employé, en application du § 6.2, pour planifier, donner et superviser la formation ;
- (g) une description des procédures à suivre pour établir et maintenir les compétences du personnel instructeur, procédures qui sont visées au § 6.3 ;





- (h) une description de la méthode d'établissement et de tenue des dossiers de formation visés au § 7 ;
- (i) une description, s'il y a lieu, de la formation supplémentaire à suivre pour se conformer aux procédures et exigences de l'exploitant ;
- (j) si, conformément aux dispositions du § 9, l'État a autorisé un organisme de formation agréé à faire subir les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, une description de la sélection, du rôle et des fonctions du personnel autorisé ainsi que des conditions applicables établies par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

2.2 L'organisme de formation doit veiller à ce que le manuel de formation et de procédures soit mis à jour selon les besoins.

2.3 Tous les amendements apportés au manuel de formation et de procédures seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

### 3. Programmes de formation

3.1 L'ANAC doit homologuer un programme de formation pour une licence de pilote privé, une licence de pilote professionnel ou, une qualification de vol aux instruments, une licence de pilote de ligne, une licence de membre d'équipage de cabine, une licence d'agent technique d'exploitation, contrôleur de la circulation aérienne ou une licence de technicien de maintenance d'aéronefs qui permet l'emploi d'un moyen alternatif pour la conformité avec les conditions d'expérience fixées par le présent règlement, à condition que l'organisme de formation agréé démontre à la satisfaction du service en question que la formation assurera un niveau de compétence équivalant au moins à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi une telle formation homologuée.

3.2 Lorsqu'un service de délivrance des licences homologue un programme de formation pour une licence de pilote en équipage multiple, l'organisme de formation agréé doit démontrer à la satisfaction du service en question que la formation assurera un niveau de compétence pour l'exploitation en équipage multiple au moins égal à celui de titulaires d'une licence de pilote professionnel, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type applicables à un avion certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes



#### 4. Système d'assurance qualité

L'organisme de formation doit mettre en place un système d'assurance qualité qui soit acceptable pour la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique accordant l'agrément et qui garantit que les pratiques de formation respectent toutes les dispositions pertinentes.

Pour cela l'organisme de formation doit démontrer :

- (i) la mise en place d'une politique qualité ;
- (ii) la désignation d'un responsable qualité, qui doit justifier d'une expérience dans la formation aéronautique et une formation adéquate dans la gestion de la qualité et la conduite des audits ;
- (iii) l'élaboration d'un programme d'assurance qualité basé sur les procédures et les audits (internes et des sous-traitants).

#### 5. Installations et moyens

5.1 Les installations et l'environnement de travail doivent convenir à la tâche à effectuer et seront acceptables pour la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

L'organisme de formation doit démontrer la disponibilité de :

- (i) salles de cours adaptées pour le nombre de stagiaires prévu, et disposant des moyens pédagogique et didactique nécessaires ;
- (ii) installations nécessaires pour la formation pratique et la conduite des examens ;
- (iii) locaux administratifs appropriés pour le personnel de supervision permettant le suivi des élèves et la gestion de leur dossier ;
- (iv) bureaux appropriés pour le personnel de gestion ;
- (v) bureaux pour les instructeurs de la formation théorique ;
- (vi) salles de repos appropriées pour les instructeurs et les élèves ;
- (vii) bibliothèque dotée des livres de références correspondant aux modules à enseigner.

Pour les organismes de formation des pilotes, il est demandé en plus:

- (i) une salle dotée de moyens permettant de contrôler les opérations de vol ;
- (ii) une salle de planification des vols pourvue des moyens suivants :
  - ✓ cartes mises à jour et documentation appropriées aux opérations à effectuer ;
  - ✓ informations aéronautiques et météorologiques mises à jour ;
  - ✓ moyens de communications avec les services du contrôle de la circulation aérienne et la salle d'opérations ;
  - ✓ cartes indiquant les cheminements standards de navigation ;





- ✓ cartes indiquant les zones interdites, dangereuses et réglementées en vigueur ;
- ✓ tous autres moyens relatifs à la sécurité des vols ;
- ✓ de locaux de préparation de vol de dimensions suffisantes et en nombre suffisants, en adéquation avec la taille de l'activité de formation.

Pour les organismes de formation des TMA, il est demandé en plus :

- (i) des installations assurant la protection contre les intempéries de dimension et aménagement compatibles avec toutes les formations et examens prévus ;
- (ii) des locaux séparés des autres installations pour les cours et conditionnés de telle sorte à assurer le bon déroulement des examens théoriques. Ces locaux doivent être suffisamment éclairés et que les élèves/stagiaires puissent suivre leur formation et subir leur examen avec efficacité et sans préjudice ;
- (iii) des ateliers de formation et/ou installations d'entretien séparés des salles de cours ;
- (iv) des dispositions peuvent, toutefois, être prises avec un autre organisme pour fournir ces ateliers et/ou installations d'entretien. Lorsqu'un autre organisme est utilisé pour fournir ces ateliers et/ou installations d'entretien, un accord écrit doit être établi entre les deux parties spécifiant les conditions d'emploi, d'accès et de suivi pédagogique des élèves ;

Dans le cas d'un cours au type d'aéronef ou de formation à une tâche, un accès doit être disponible aux installations concernées qui devront disposer d'exemples de types d'aéronefs objet de la formation.

5.2 L'organisme de formation doit disposer des renseignements, de l'équipement, des dispositifs et du matériel nécessaires pour dispenser la formation visée par son agrément.

L'organisme de formation au pilotage doit disposer d'une flotte d'aéronefs-école adéquate à la formation et aux épreuves pratiques envisagées. Chaque aéronef doit être équipé de commandes de vol primaires doublées utilisables par l'instructeur et le stagiaire.

La flotte doit comprendre, en fonction du niveau de la formation envisagée :

- (i) au moins un aéronef pour simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- (ii) au moins un aéronef équipé et certifié pour l'entraînement de vol aux instruments ;
- (iii) au moins un aéronef permettant de démontrer le décrochage et la sortie de vrille ou de démontrer l'autorotation.



S'il s'agit d'un organisme non complexe, un seul aéronef réunissant les conditions citées plus haut peut être accepté.

5.3 Les moyens de formation synthétiques doivent être qualifiés conformément à l'appendice 3 au § 1.2.8 du présent règlement, et leur utilisation doit être approuvée par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, pour faire en sorte qu'ils conviennent à la tâche.

5.4 Les aérodromes servant de base principale et secondaire utilisés pour la formation au pilotage doivent répondre au moins aux exigences ci-après :

- (i) avoir au moins une piste ou une aire de décollage permettant aux aéronefs écoles d'effectuer un décollage et un atterrissage normal aux masses maximales autorisées ;
- (ii) avoir un indicateur de direction du vent visible au niveau du sol aux deux extrémités de chaque piste ;
- (iii) avoir un éclairage électrique de piste approprié, si l'aérodrome est utilisé pour des vols de formation de nuit ;
- (iv) avoir un service de contrôle de la circulation aérienne, sauf lorsque, avec l'approbation de l'Autorité, les exigences de formation peuvent être satisfaites en toute sécurité par d'autres moyens de communication air/sol ;
- (vi) être, dans le cas des formations IR(A), munis d'une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée.

## 6. Personnel

6.1 L'organisme de formation doit désigner les personnels clés suivants :

(i) le Dirigeant Responsable :

Cette personne doit démontrer sa capacité à assurer, d'une façon suffisante et durable, les moyens financiers nécessaires pour assurer la formation conformément aux exigences réglementaires. Le Dirigeant Responsable est chargé de déterminer les responsabilités et de veiller à la supervision du personnel au sein de son organisme, comme il est chargé de notifier les amendements et les changements à l'autorité. Il s'engage aussi à mettre en place un système de gestion de la qualité et une politique sécurité.

(ii) un responsable pédagogique :

Il doit être employé à temps complet, d'une manière générale, et posséder une grande expérience dans la (es) formation(s) à dispenser. Il doit également démontrer une capacité en gestion.



Pour les organismes de formation de pilotes professionnels (CPL ou ATPL), le responsable pédagogique doit en outre détenir une expérience en tant qu'instructeur pour l'obtention de licences et qualifications de même niveau que les formations sollicitées. Il doit être ou avoir été dans les trois dernières années précédant sa nomination, titulaire d'une licence de pilote professionnel.

(iii) un responsable formation vol ; il doit :

- ✓ être employé à temps plein pour les organismes complexes ;
- ✓ être titulaire de la licence de pilote professionnel la plus avancées par rapport aux formations à dispenser ;
- ✓ être titulaire au moins d'une qualification relative à un des cours à dispenser ;
- ✓ détenir une qualification d'instructeur lui permettant d'assurer au moins une formation parmi celles faisant l'objet de la demande d'homologation ;
- ✓ totaliser 1000 heures de vol en tant que CDB dont 500 heures de vol d'instruction en vol dont 200 peuvent être dans un simulateur de vol.

(iv) un responsable de la formation théorique ; il doit :

- ✓ être employé à temps plein pour les organismes complexes ;
- ✓ totaliser une expérience d'au moins 3 ans dans l'instruction théoriques au moins dans l'une des matières à dispenser.

(v) un Responsable SGS en cas de formation au pilotage ; il doit :

- ✓ justifier 2 ans d'expérience dans une activité aéronautique ;
- ✓ avoir des connaissances dans la gestion de la qualité et la conduite des audits.

6.2 Les compétences du personnel instructeur doivent cadrer avec les procédures et seront d'un niveau acceptable pour la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

Les instructeurs en charge de la formation théorique doivent :

- ✓ justifier d'une expérience pratique en aéronautique relative à la discipline à enseigner acceptable par l'Autorité ;
- ✓ posséder des connaissances théoriques nécessaires dans la discipline à enseigner ;
- ✓ suivre un stage pédagogique.



Les instructeurs de Vol doivent détenir des autorisations FI couvrant les privilèges correspondants au domaine d'instruction. Le nombre de stagiaire par instructeur ne doit pas dépasser six.

6.3 L'organisme de formation doit veiller à ce que tout le personnel instructeur reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme doit comprendre une formation théorique et pratique sur les performances humaines.

## 7. Dossiers

7.1 L'organisme de formation doit tenir des dossiers détaillés sur les stagiaires afin de prouver que toutes les conditions en matière de formation ont été respectées comme la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique en est convenu.

7.2 L'organisme de formation doit mettre en place un système permettant de consigner les qualifications et la formation du personnel instructeur et examinateur, s'il y a lieu.

7.3 Les dossiers exigés au § 7.1 doivent être conservés pendant une période d'au moins deux ans une fois la formation terminée. Les dossiers exigés au § 7.2 doivent être conservés pendant une période d'au moins deux ans après que l'instructeur ou l'examineur aura cessé d'assurer une fonction pour l'organisme de formation.

## 8. Supervision

L'Autorité de l'Aviation Civile met en place un programme de supervision efficace permettant de veiller à ce que les organismes de formation agréés continuent de respecter les conditions de leur agrément.

## 9. Evaluation et vérification

Si l'Autorité de l'Aviation Civile a autorisé un organisme de formation agréé à conduire les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, les examens doivent être donnés par du personnel autorisé par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique ou désigné par l'organisme de formation conformément à des critères approuvés par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.



## **APPENDICE 2 AU § 1.2.8 : CADRE POUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE (SMS)**

### **Introduction**

Le présent Appendice spécifie le cadre de la mise en œuvre et de la tenue d'un système de gestion de la sécurité (SMS) par un organisme de formation agréé. Un SMS est un système qui permet à une organisation de gérer la sécurité. Le cadre est constitué de quatre composants et douze éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SMS. La mise en œuvre du cadre doit être adaptée à la taille de l'organisation et à la complexité des services fournis. Cet appendice décrit aussi brièvement chacun des éléments du cadre.

#### **1. Politique et objectifs de sécurité**

- 1.1 – Engagement et responsabilité de la direction
- 1.2 – Obligations de rendre compte en matière de sécurité
- 1.3 – Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
- 1.4 – Coordination des plans d'intervention d'urgence
- 1.5 – Documentation relative au SMS

#### **2. Gestion du risque de sécurité**

- 2.1 – Détermination des dangers
- 2.2 – Évaluation et atténuation du risque de sécurité

#### **3. Assurance de la sécurité**

- 3.1 – Surveillance et mesure des performances de sécurité
- 3.2 – La gestion du changement
- 3.3 – Amélioration continue du SMS

#### **4. Promotion de la sécurité**

- 4.1 – Formation et sensibilisation
- 4.2 – Communication en matière de sécurité





## **1. Politique et objectifs de sécurité**

### **1.1 Engagement et responsabilité de la direction**

L'organisme de formation agréé doit définir sa politique de sécurité compte tenu des exigences internationales et nationales, et la politique doit être signée par le dirigeant de l'organisation qui doit rendre des comptes. La politique doit traduire les engagements de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, doit comprendre un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à sa mise en œuvre et sera diffusée, avec un soutien visible, dans l'ensemble de l'organisation. La politique de sécurité doit énoncer les procédures de compte rendu en matière de sécurité et doit indiquer clairement les types de comportement qui sont inacceptables en exploitation ainsi que les conditions dans lesquelles une exemption de mesures disciplinaires serait applicable. Elle doit être périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

### **1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité**

L'organisme de formation agréé doit désigner le dirigeant qui, quelles que soient ses autres fonctions, aura la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue du SMS au nom de l'organisation et qui devra en répondre. De plus, l'organisme de formation agréé doit déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne les performances de sécurité du SMS. Les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité doivent faire l'objet d'un document et doivent être diffusés dans l'ensemble de l'organisation, et ils doivent comprendre une définition des niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérance des risques de sécurité.

### **1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité**

L'organisme de formation agréé doit désigner un directeur de la sécurité, qui aura la responsabilité de mettre en œuvre et de tenir un SMS efficace et agira comme centralisateur pour les questions à ce sujet.

### **1.4 Coordination des plans d'intervention d'urgence**

L'organisme de formation agréé doit veiller à ce qu'un plan d'intervention d'urgence assurant une transition ordonnée et efficace des opérations normales aux opérations d'urgence et le retour aux opérations normales soit dûment coordonné avec les plans



d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit des services.

### **1.5 Documentation relative au SMS**

L'organisme de formation agréé doit élaborer un plan de mise en œuvre du SMS, que la direction supérieure de l'organisation approuvera, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation, et il doit tenir à jour une documentation relative au SMS qui décrit la politique et les objectifs de sécurité, les exigences, processus et procédures du SMS, les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures ainsi que les produits du SMS. De plus, il doit élaborer et tenir à jour un manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité (SMSM), qui fera partie de la documentation relative au SMS, afin de faire connaître à l'ensemble de l'organisation son approche en matière de gestion de la sécurité.

## **2. Gestion du risque de sécurité**

### **2.1 Détermination des dangers**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un processus formel qui permet de détecter les dangers de l'exploitation. La détermination des dangers doit être fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données sur la sécurité.

### **2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un processus formel qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité des opérations de formation.

## **3. Assurance de la sécurité**

### **3.1 Surveillance et mesure des performances de sécurité**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un moyen permettant de vérifier les performances de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité. Les performances de sécurité de l'organisation seront vérifiées en fonction d'indicateurs et d'objectifs pertinents établis pour le SMS.



### **3.2 La gestion du changement**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un processus formel pour déterminer les changements au sein de l'organisation qui peuvent influencer sur les processus et services en place, pour décrire les modalités visant à garantir les performances de sécurité avant la mise en œuvre des changements et pour supprimer ou modifier les mesures de maîtrise des risques de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces par suite de changements dans l'environnement d'exploitation.

### **3.3 Amélioration continue du SMS**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un processus formel permettant de déterminer les causes de performances du SMS inférieures aux normes ainsi que les incidences de telles performances sur l'exploitation et d'éliminer ou d'atténuer ces causes.

## **4. Promotion de la sécurité**

### **4.1 Formation et sensibilisation**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées aux SMS. La portée de la formation correspondra à la participation de chaque stagiaire au SMS.

### **4.2 Communication en matière de sécurité**

L'organisme de formation agréé doit mettre en place et tenir à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permettra de bien faire connaître le SMS à tout le personnel, de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité et d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises et pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.





## APPENDICE 3 AU § 1.2.8 : EXIGENCES DE QUALIFICATION DES DISPOSITIFS DE FORMATION POUR LA SIMULATION DE VOL

### 1. Champ d'application

Toute personne, organisme ou entreprise voulant obtenir la qualification d'un simulateur de vol pour la formation, l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit établir que le simulateur et ses conditions d'utilisation satisfont aux conditions techniques fixées par le présent règlement.

L'ANAC reconnaît et accepte les spécifications techniques des autorités des états contractants à la convention de Chicago dont la certification des entraîneurs synthétiques de vol a été effectuée sur la base d'une réglementation au moins conforme au présent règlement.

Dans ce cas l'ANAC délivrera à l'organisme de formation étranger une reconnaissance d'agrément ou validation dont la validité tout en étant limitée dans le temps ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément d'origine.

### 2. Mise en œuvre

L'ANAC délivre un Certificat de Qualification du simulateur de vol. Le certificat est valable une période maximale de trois ans, renouvelable pour la même durée après un contrôle de conformité de la qualification du simulateur de vol.

L'ANAC peut refuser, retirer, suspendre ou modifier le certificat de qualification d'un simulateur de vol si les conditions techniques qui ont conduit à sa délivrance ne sont pas respectées.

### 3. Définitions

#### Terminologie

**3.1 Approbation simulateur de vol (Approbation simulateur).** Limite dans laquelle un simulateur d'un niveau de qualification spécifié peut être utilisé par des personnes, des organismes ou des entreprises tel qu'approuvé par l'ANAC. Elle tient compte des différences entre l'aéronef et le simulateur ainsi que de l'exploitation et des capacités de formation de l'organisme.



**3.3 Opérateur de simulateur de vol (Opérateur de simulateur).** Personne, organisme ou entreprise directement responsable envers l'ANAC de la demande et du maintien de la qualification d'un simulateur de vol donné.

**3.4 Utilisateur de simulateur de vol (Utilisateur de simulateur).** Personne, organisme ou entreprise demandant des crédits en matière de formation et de contrôle utilisant un simulateur de vol.

**3.5 Qualification d'un simulateur de vol (Qualification simulateur).** Niveau de capacité d'un simulateur tel que défini dans le document de conformité.

**3.6 Guide de Test de Qualification (QTG).** Document conçu pour démontrer que les performances et qualités de vol et de manœuvre d'un simulateur correspondent dans des limites prescrites à celles de l'aéronef et que toutes les conditions réglementaires applicables sont respectées. Le QTG comprend les données de l'aéronef ainsi que celles du simulateur utilisé pour démontrer la conformité.

#### **4. Règles régissant les opérateurs de simulateurs de vol**

**4.1** L'opérateur de simulateur de vol doit démontrer sa capacité à maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques spécifiées pour le niveau de qualification du simulateur de vol comme suit :

- (a) **contrôle de qualité.** Maintenir un système de contrôle de qualité ;
- (b) **mise à jour.** Maintenir des relations avec les fabricants afin d'incorporer les modifications importantes;
- (c) **modifications de l'aéronef.** Les modifications de l'aéronef, qu'elles soient ou non l'objet d'une consigne de navigabilité, et qui sont essentielles pour l'entraînement et le contrôle, doivent être appliquées à tous les simulateurs de vol concernés ;
- (d) **modification de simulateurs** y compris les systèmes de mouvement et de visualisation : Lorsque c'est applicable et essentiel pour la formation et le contrôle, les opérateurs de simulateurs doivent mettre leurs simulateurs de vol à jour (par exemple révisions de données). Les modifications des logiciels et matériels affectant le vol, le maniement au sol et les performances ou toutes modifications majeures des systèmes de mouvement ou de visualisation doivent être évalués pour déterminer l'incidence sur les conditions de validation originales. Si nécessaire, les opérateurs de simulateurs doivent préparer des amendements pour tous les tests de validation concernés. L'opérateur de simulateur doit contrôler le simulateur en fonction des nouvelles conditions de validation.



L'ANAC doit être informée en avance de toute modification majeure pour déterminer si les contrôles effectués par l'opérateur de simulateur sont satisfaisants. Suite à une modification, une évaluation spéciale du simulateur peut être nécessaire avant la remise en service pour la formation.

- (e) **Installations.** S'assurer que le simulateur de vol soit logé dans des locaux convenables permettant un fonctionnement sûr et fiable.

**4.2** L'opérateur de simulateur doit s'assurer que le simulateur et son installation respectent au moins les dispositions suivantes :

- (a) les occupants du simulateur et le personnel d'entretien doivent recevoir des instructions sur la sécurité du simulateur relatives aux équipements de sécurité et leur emplacement dans le simulateur en cas d'urgence ;
- (b) les dispositifs appropriés de détection, d'avertissement et d'extinction de feu/fumée pour assurer l'évacuation en sécurité des occupants hors du simulateur ;
- (c) la protection appropriée contre les dangers électriques, mécaniques, hydrauliques et pneumatiques-y compris ceux provenant des systèmes de restitution d'efforts aux commandes et de mouvement pour assurer la sécurité maximale de tout le personnel aux abords du simulateur ;
- (d) autres éléments :
- (1) système de communication bilatéral qui reste opérationnel en cas de panne totale de courant ;
  - (2) éclairage de secours ;
  - (3) issues et installations de secours ;
  - (4) systèmes de retenue des occupants tels que sièges, ceintures ;
  - (5) avertisseur extérieur d'activité du mouvement cabine de la rampe d'accès et des escaliers ;
  - (6) marquage des zones dangereuses ;
  - (7) portes et rampes de sécurité ;
  - (8) commandes d'arrêt d'urgence du mouvement cabine et du système de retour d'efforts aux commandes accessibles indifféremment des sièges pilote et instructeur ;
  - (9) et interrupteur d'isolation de courant électrique manuel ou automatique. Les caractéristiques de sécurité du simulateur telles que les arrêts d'urgence et les éclairages de secours doivent être contrôlés régulièrement par l'opérateur de simulateur, mais dans tous les cas au moins une fois par an. Ces contrôles doivent être enregistrés.



## 5. Niveaux de qualification

5.1 Tout simulateur de vol soumis à une première évaluation est évalué pour des niveaux de qualification A, B, C ou D.

5.2 Un simulateur de vol doit être évalué dans les domaines indispensables à l'exécution de la formation du membre d'équipage et des procédures de contrôle y compris :

- (a) les qualités de vol et de manœuvre longitudinale, latérale et directionnelle ;
- (b) les performances au sol et en vol ;
- (c) les opérations spécifiques si applicables ;
- (d) la configuration du poste de pilotage ;
- (e) le fonctionnement dans des conditions normales, anormales, d'urgence et, si applicable, inhabituelles ;
- (f) le fonctionnement et commandes du simulateur du poste instructeur ;
- (g) et certaines exigences de qualification et de l'équipement installé.

5.3 Le simulateur de vol doit être soumis à des tests de validation, des tests subjectifs et des tests de fonctionnement tels que définis dans le Guide de Test de Qualification (QTG) de l'exploitant.

5.4 Les données utilisées pour s'assurer de la fidélité d'un simulateur de vol doivent être d'un niveau satisfaisant pour l'ANAC avant que le simulateur de vol n'obtienne un niveau de qualification. L'opérateur de simulateur doit soumettre un QTG acceptable par l'ANAC.

5.5 Après avoir achevé une évaluation initiale ou d'amélioration, et lorsque tous les points à modifier dans le QTG ont été corrigés pour satisfaire aux exigences de l'ANAC, le QTG est approuvé. Après avoir inclus les résultats des contrôles vérifiés par l'ANAC, le QTG approuvé devient le 'QTG de référence' (MQTG), qui est la base pour la qualification du simulateur ainsi que pour les évaluations périodiques ultérieures du simulateur.

5.6 L'opérateur de simulateur doit exécuter l'intégralité du MQTG progressivement entre chaque évaluation annuelle par l'ANAC. Les résultats doivent être datés et conservés de manière à permettre à l'opérateur du simulateur ainsi qu'à l'ANAC de s'assurer que les critères de validation du simulateur sont respectés.



## 6. Exigences minimales en vue de l'obtention de la qualification d'un simulateur au niveau A, B, C ou D.

Chacun de ces quatre niveaux comprend une description appropriée ainsi que des crédits maximaux de formation, de contrôle et de test. Lors de la délivrance de l'approbation, le niveau de qualification d'un simulateur n'implique pas automatiquement pour l'utilisateur, l'obtention du crédit maximal correspondant. Les exigences spécifiques d'utilisation de l'aéronef ou du simulateur sont déterminées par l'ANAC. Des cours de formation spécialisés tels que ETOPS, TCAS, AWOPS, cisaillements de vent, exigent un niveau de simulation adapté qui doit être évalué par l'ANAC.

## 7. Niveau de qualification

Exigences techniques générales - Crédit maximal

### 7.1 Niveau A - Niveau le plus bas de complexité d'un simulateur.

- (1) Une réplique close, grandeur nature, du poste de pilotage de l'avion comprenant la simulation de tous les systèmes, instruments, équipements de navigation, de surveillance et de communications, ainsi que des systèmes d'avertissement et d'alarme. Il doit y avoir un poste instructeur avec siège, ainsi que des sièges pour les membres d'équipage et un siège pour des inspecteurs ou observateurs.
- (2) Les efforts et débattements des commandes doivent correspondre à ceux de l'aéronef dont il est la réplique et ils doivent répondre de la même manière que l'aéronef dans les mêmes conditions de vol.
- (3) L'utilisation de données spécifiques de classe adaptées au type spécifique d'aéronef avec une fidélité suffisante pour répondre aux tests objectifs.
- (4) Des tests de fonctionnement et des tests subjectifs sont autorisés. Des modèles génériques pour l'effet de sol et les manœuvres au sol sont permis. Les systèmes de mouvement, de visualisation et de restitution sonore suffisants pour permettre les crédits maximaux de formation, de test et de contrôle recherchés sont exigés.
- (5) Le système de visualisation doit fournir pour chaque pilote un champ visuel horizontal d'au moins 45 degrés et vertical d'au moins 30 degrés.
- (6) Une scène de nuit est acceptable.
- (7) La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 300 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'avion.
- (8) Il n'est pas nécessaire de simuler les cisaillements de vent convenable pour :
  - (a) la formation de l'équipage aux procédures.



- (b) la formation au vol aux instruments.
- (c) formation, test et contrôle de transition/ de conversion excepté pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.
- (d) formations, tests et contrôles des compétences (renouvellement/ revalidation de qualifications de type et de vol aux instruments).

#### 7.2 Niveau B - Comme pour le niveau A plus :

Les données de validation d'essais en vol doivent être utilisées comme base de validation des caractéristiques de vol, de performances et de systèmes. En outre, une programmation des manœuvres au sol et une programmation aérodynamique de l'effet de sol et des caractéristiques associées doivent être tirées des données de validation d'essais en vol.

Comme pour le niveau A, plus :

- (a) conditions d'expérience récente.
- (b) formation de transition/conversion pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.
- (c) test et contrôle de transition/conversion sauf pour les décollages et atterrissages.

#### 7.3 Niveau C - Comme pour le niveau B, plus :

- (1) Un système de visualisation crépuscule et nuit est exigé avec un champ de visualisation horizontale permanente d'au moins 75 degrés par pilote. Il doit être équipé d'un système de mouvement six degrés de liberté.
- (2) La simulation de bruit doit comprendre les bruits de précipitations et autres bruits significatifs perceptibles par le pilote et doit pouvoir reproduire les bruits d'un atterrissage en catastrophe. La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 150 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'aéronef.
- (3) Doit être équipé de la simulation de cisaillements de vent. Comme pour le niveau B, plus le test et contrôle de transition/ conversion pour décollage pour les membres d'équipage dont le niveau d'expérience minimal est défini par l'ANAC.

#### 7.4 Niveau D - Comme pour le niveau C, plus :

Un système de visualisation intégral jour, crépuscule et nuit est exigé et les bruits doivent être fidèlement reproduits ainsi que les vibrations dues au mouvement. Comme pour le niveau C, plus le test et contrôle de transition/ conversion pour le décollage et l'atterrissage pour les membres d'équipage, pour lesquels un niveau minimal d'expérience défini par l'ANAC peut être exigé.



## 8. Modifications des simulateurs de vol qualifiés

### (1) Exigence de notification de modifications majeures d'un simulateur de vol.

L'opérateur d'un simulateur de vol qualifié doit informer l'ANAC de modifications majeures proposées telles que :

- (a) modifications aéronef qui pourraient affecter la qualification du simulateur de vol.
- (b) modifications du matériel et/ou des logiciels du simulateur de vol qui pourraient affecter les qualités de vol et de manœuvres, les performances ou la représentation des systèmes.
- (c) déplacement d'un simulateur de vol.
- (d) et toute interruption d'exploitation du simulateur de vol.

L'ANAC peut faire une évaluation spéciale suite à des modifications majeures ou lorsqu'un simulateur de vol ne semble pas fonctionner comme à son niveau de qualification initial.

### (2) Amélioration d'un simulateur de vol.

- (a) Un simulateur de vol peut être amélioré pour l'obtention d'un niveau de qualification supérieur. Une évaluation spéciale est nécessaire avant l'attribution d'un niveau de qualification supérieur.
- (b) Si une amélioration est proposée, l'opérateur de simulateur doit consulter l'ANAC et donner tous les détails concernant les modifications. Si l'évaluation d'amélioration ne tombe pas sur la date anniversaire de la date de qualification originale, une évaluation spéciale est nécessaire pour permettre au simulateur de garder sa qualification, même au niveau précédent.
- (c) Dans le cas d'une amélioration de simulateur, un opérateur de simulateur doit effectuer tous les tests de validation pour le niveau de qualification visé. Les résultats des tests de validation proposés dans un guide de test pour une évaluation initiale ou une amélioration ayant eu lieu précédemment ne doivent pas être utilisés pour valider les performances d'un simulateur dans le guide de test proposé pour une amélioration en cours.

### (3) Déplacement d'un simulateur de vol

- (a) Lors du déplacement d'un simulateur, l'ANAC doit être prévenue avant l'opération programmée avec un calendrier associé.



- (b) Avant de remettre le simulateur en service à son nouvel emplacement, l'opérateur de simulateur doit effectuer au moins un tiers des tests de validation (s'il y en a) et les tests subjectifs et des tests de fonctionnement pour s'assurer que le simulateur répond aux critères originaux de qualification.
  - (c) Un exemplaire du document de test doit être conservé pour que l'ANAC puisse le consulter.
  - (d) A la discrétion de l'ANAC, le simulateur sera soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.
- (4) Interruption d'exploitation d'un simulateur dont la qualification est valable.
- (a) Au cas où un opérateur de simulateur prévoit de cesser l'exploitation d'un simulateur pendant une longue période, il doit le notifier à l'ANAC et des contrôles adaptés doivent être établis pendant la période d'inactivité du simulateur.
  - (b) L'opérateur de simulateur doit établir une procédure acceptable par l'ANAC permettant de s'assurer que le simulateur puisse être remis en service à son niveau de qualification original.

## 9. Qualification provisoire d'un simulateur de vol

9.1 Dans le cas de nouveaux programmes d'aéronef, des dispositions particulières peuvent être mises en place pour permettre l'établissement d'un niveau de qualification provisoire.

9.2 Les exigences, les détails relatifs à la délivrance et la période de validité d'un niveau de qualification provisoire sont décidés par l'ANAC.

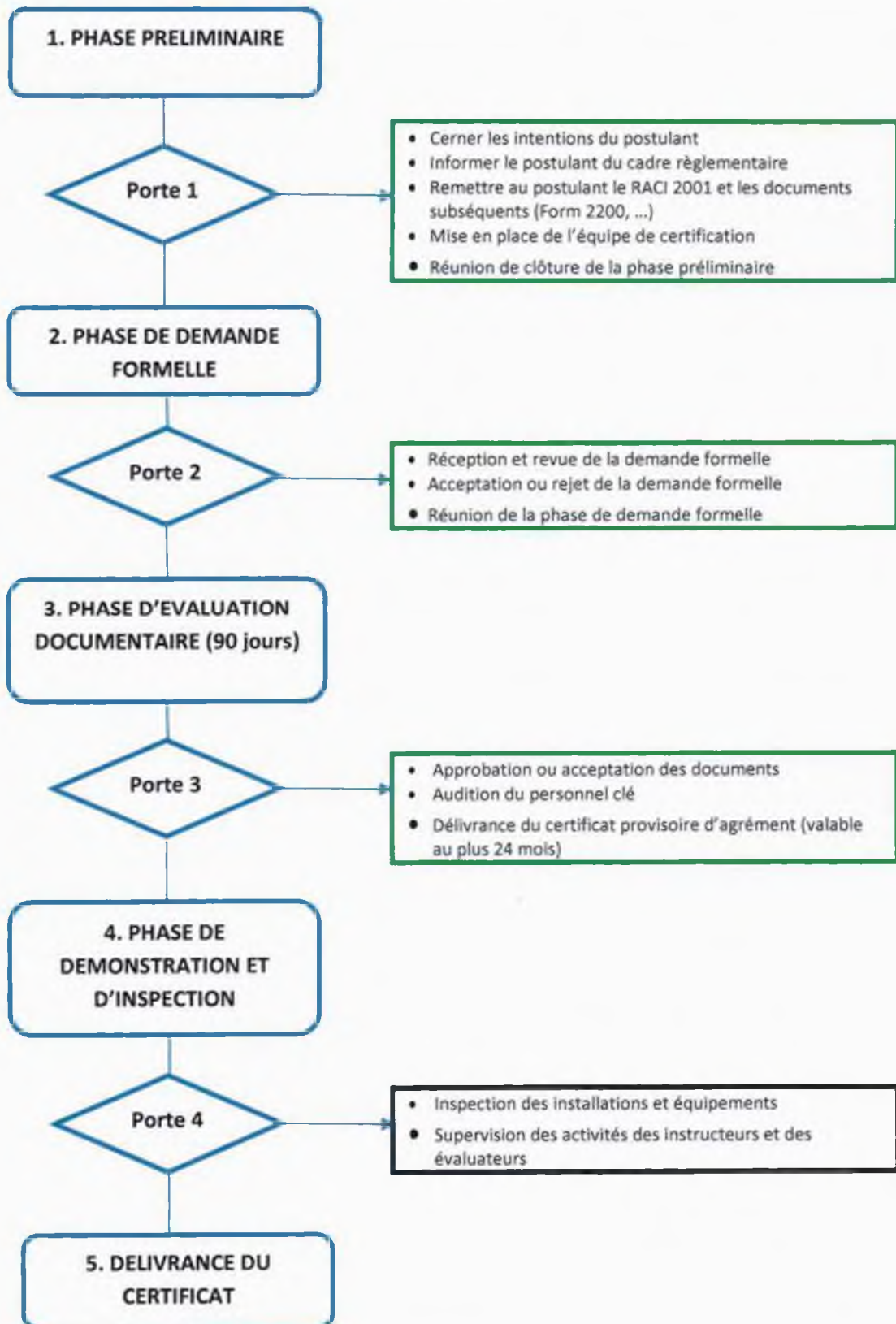
## 10. Transmissibilité de la qualification d'un simulateur de vol

- (1) Lorsque l'opérateur de simulateur change, le nouvel opérateur doit par avance en informer l'ANAC et établir un plan de transfert du simulateur acceptable par l'ANAC.
- (2) A la discrétion de l'ANAC, le simulateur est soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.
- (3) Si le simulateur de vol fonctionne conformément à ses critères originaux, son niveau de qualification original est restitué.





## APPENDICE 4 au § 1.2.8 : LOGIGRAMME DU PROCESSUS DE CERTIFICATION D'ORGANISME DE FORMATION





## APPENDICE 1 au § 1.2.9 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

### 1. Généralités

*Note.- Les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques comprennent les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le moyen de conformité au paragraphe 1.2.9. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques s'appliquent à l'emploi des expressions conventionnelles et à celui du langage clair.*

Pour satisfaire aux spécifications du Chapitre 1, section 1.2.9, relatives aux compétences linguistiques, un candidat à une licence ou un titulaire d'une licence prouvera, d'une manière jugée acceptable par l'ANAC, qu'il possède les compétences exigées par les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le moyen de conformité au paragraphe 1.2.9.

### 2. Descripteurs holistiques

Les locuteurs compétents :

- a) communiqueront efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) s'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;
- d) traiteront efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;
- e) utiliseront un parler ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.



## APPENDICE AU § 2.1.3 : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR LA MPL, L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR

### A. Généralités

1. Un candidat à un examen pratique doit avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.
2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.
3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

### Contenu de la formation et de l'examen pratique/contrôle de compétences

4. Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la 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 contrôle

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 particulières pour l'examen pratique/le contrôle de compétences pour les qualifications de type d'aéronef multipilote et pour les qualifications de type d'avion monopilote, en exploitations multipilotes, pour la MPL et 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 particulières pour la catégorie d'avion**

#### **Critères de réussite**

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes de hautes performances de pilote, le candidat doit réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité



de l'examen ou du contrôle. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité de l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, doit être réussie.

2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, le candidat doit être reçu à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL ou de la MPL. Si le candidat n'échoue qu'à la section 6 ou ne la présente pas, la qualification de type est délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, le candidat doit être reçu à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

### **Tolérances de l'examen pratique en vol**

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
- (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
  - (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
  - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
  - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
  - (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée;
  - (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et
  - (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.



4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé:

Hauteur

En général  $\pm 100$  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, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels  $\pm 5^\circ$

Avec panne moteur simulée  $\pm 10^\circ$

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels  $\pm 5$  nœuds

Avec panne moteur simulée + 10 nœuds/- 5 nœuds

#### Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

(a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF);

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (->>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).





- (c) Les rubriques marquées d'un astérisque (\*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, sont accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (\*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.
- (d) La section 3A est effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.
- (e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.
- (f) Un FFS ou un FNPT 2 est utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours:
  - (i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR;
  - (ii) les qualifications des instructeurs;
  - (iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et
  - (iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.
- (g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est restreinte aux exploitations multipilotes.

## 6. Avions multipilotes et avions complexes hautes performances monopilotes

- (a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas;

X = des simulateurs de vol sont utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un aéronef est utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure;

P# = la formation est complétée par une inspection supervisée de l'avion.

- (b) La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:





- A = avion;  
FFS = simulateur de vol;  
FTD = système d'entraînement au vol;  
OTD = autres dispositifs d'entraînement.

(c) Les rubriques marquées d'un (\*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

(d) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

(e) Un FFS est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FFS fait partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours:

- (i) la qualification du FFS ou FNPT II;
- (ii) les qualifications des instructeurs;
- (iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et
- (iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(f) Les manœuvres et procédures incluent le MCC pour avion multipilote et pour les avions complexes hautes performances multipilotes en exploitations multipilotes.

(g) Les manœuvres et procédures sont accomplies par un seul pilote pour les avions monopilotes complexes hautes performances en exploitations monopilotes.

(h) Dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est limitée aux exploitations multipilotes. Pour des privilèges monopilotes, les manœuvres/procédures des points 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 doivent être effectuées en plus dans une configuration monopilote.

- (i) En cas de qualification de type restreinte délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.3, point e), les candidats doivent satisfaire aux mêmes exigences que les autres candidats à la qualification de type sauf en ce qui concerne les exercices pratiques relatifs aux phases de décollage et d'atterrissage.

## 7. Qualification de classe – mer

La section 6 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.
<b>SECTION 1</b>		
<b>1 Départ.</b>		
1.1 Prévol, y compris: documentation; masse et centrage; bulletin météo; NOTAM.		
1.2 Vérifications avant le démarrage: externes/internes.		
1.3 Démarrage et arrêt du moteur; défaillances habituelles.		
1.4 Roulage.		
1.5 Roulage progressif.		
1.6 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.		



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.
<b>SECTION 2</b>		
<b>2 Conditions de vol (VFR).</b>		
2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant).		
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°).		
2.3 Décrochages et récupération: (i) décrochage tout rentré; (ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; (iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; (iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).		
2.4 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
<b>SECTION 3</b>		
<b>3 Procédures VFR en route.</b>		
3.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes.		
3.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse.		





QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
3.3 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.		
<b>SECTION 4</b>		
4 Arrivée et atterrissage.		
4.1 Procédure d'arrivée sur l'aérodrome (avions amphibies uniquement).		
4.2 Atterrissage normal.		
4.3 Atterrissage sans volets.		
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).		
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de l'eau (avion monomoteur uniquement).		
4.6 Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale.		
4.7 Atterrissage sur plan d'eau calme. Atterrissage sur plan d'eau agité.		
4.8 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
<b>SECTION 5</b>		



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.
<b>5 Procédures inhabituelles et d'urgence.</b> (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4).		
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable.		
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement).		
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avion monomoteur uniquement).		
5.4 Urgences simulées: (i) incendie ou fumée pendant le vol; (ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas.		
5.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
<b>SECTION 6</b>		
<b>6 Vol asymétrique simulé.</b> (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.		

13



QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
6.4 Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.		
6.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		

### C. Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

1. Dans le cas d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences pour des qualifications de type et l'ATPL, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 4 et 6 (selon le cas) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

2. Dans le cas d'un contrôle de compétences pour une IR, le candidat doit être reçu à la section 5 du contrôle de compétences. L'échec à plus de 3 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de la section 5. Un candidat qui échoue à 3 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lors de la seconde tentative ou à toute rubrique de la section 5 réussie lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit présenter à nouveau la totalité du contrôle.

#### Tolérances de l'examen pratique en vol

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
- (a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation;
  - (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
  - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
  - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;
  - (e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;



- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

(a) Limites du vol en IFR

Hauteur:

En général :  $\pm 100$  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, azimut et alignement de descente

Cap:

Opérations normales :  $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence :  $\pm 10^\circ$

Vitesse:

En général :  $\pm 10$  nœuds

Avec simulation de panne moteur :  $+ 10$  nœuds /  $- 5$  nœuds

(b) Limites du vol en VFR

Hauteur:

En général  $\pm 100$  pieds

Cap:

Opérations normales  $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence  $\pm 10^\circ$

Vitesse:

En général  $\pm 10$  nœuds

Avec simulation de panne moteur  $+ 10$  nœuds /  $- 5$  nœuds

Dérive au sol:

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE)  $\pm 3$  pieds

Atterrissage :  $\pm 2$  pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)



## Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

### Généralités

5. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC pour la délivrance d'une qualification de type pour SPH ou formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type pour MPH.

6. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

H = hélicoptère.

7. Les éléments marqués d'un (\*) doivent être pilotés en conditions IMC réelles ou simulées, exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type.

8. Les procédures de vol aux instruments (section 5) sont accomplies exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type. Un FFS ou un FTD 2/3 peut être utilisé à cet effet.

9. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

10. Un FSTD est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FSTD fait partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours:

- la qualification du FSTD telle que définie dans la partie-OR;
- les qualifications de l'instructeur et de l'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.

### **D. Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée**

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type d'aéronef à sustentation motorisée, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

### **Tolérances de l'examen pratique en vol**

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'aéronef à sustentation motorisée dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;
- (e) garder la maîtrise de l'aéronef à sustentation motorisée à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.



- (a) Limites du vol en IFR:
- Hauteur:
- En général  $\pm 100$  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, azimut et alignement de descente
- Cap:
- Opérations normales  $\pm 5^\circ$
- Opérations inhabituelles/d'urgence  $\pm 10^\circ$
- Vitesse:
- En général  $\pm 10$  nœuds
- Avec simulation de panne moteur  $+ 10$  nœuds/- 5 nœuds
- (b) Limites du vol en VFR:
- Hauteur:
- En général  $\pm 100$  pieds
- Cap:
- Opérations normales  $\pm 5^\circ$
- Opérations inhabituelles/d'urgence  $\pm 10^\circ$
- Vitesse:
- En général  $\pm 10$  nœuds
- Avec simulation de panne moteur  $+ 10$  nœuds/- 5 nœuds
- Dérive au sol:
- Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE)  $\pm 3$  pieds
- Atterrissage  $\pm 2$  pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral).

#### Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

OTD = autres dispositifs d'entraînement

PL = aéronefs à sustentation motorisée.

- (a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.
- (b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.
- (c) Les rubriques marquées d'un (\*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours:

- (a) la qualification des FSTD telle que définie dans la partie OR;
- (b) les qualifications de l'instructeur.

#### **E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables.**

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

#### **Tolérances de l'examen pratique en vol**

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à:



- (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;
- (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question.
- (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

(a) Limites du vol en IFR:

Hauteur:

En général :  $\pm 100$  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, azimut 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  $\pm 100$  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 AU § 2.1.5.2 : RETABLISSEMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE

1. L'ANAC rétablit les privilèges et qualifications du détenteur d'une licence ivoirienne dans les conditions suivantes :
  - (a) le pilote doit renouveler son attestation médicale dans un centre d'expertise médicale agréé et/ou par un médecin examinateur désigné par l'ANAC ;
  - (b) le pilote doit effectuer des tests en vol conformément aux intervalles indiqués dans le tableau ci-dessous;
  - (c) le pilote doit renouveler le contrôle de compétences s'il effectue des vols de travail aérien ou tout autre vol autre que celui de transport public, en justifiant avoir effectué dans les six derniers mois précédents au moins de 15 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de co-pilote dans un aéronef de type ou de classe concerné.
2. 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.



### Tableau relatif au renouvellement de qualifications expirées

3. 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 expirées.

Période écoulée	Exigence d'examen théorique	Exigences minimum de programme de formation de qualification de classe ou de type pour:		Exigences de test pratique pour la qualification de classe ou de type pour:	
		MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg	MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg
(a) Inférieur ou égale à 1 an	Non applicable	Non applicable	Non applicable	Contrôle de compétences de la qualification	Contrôle de compétences de la qualification
(b) Supérieur ou égale à un an et inférieur ou égale à 5 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	Test de qualification	Test de qualification
(c) Supérieur à 5 ans et inférieur ou égale à 10 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (approuvés par l'ANAC)	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (Cours de formation de qualification de type) [approuvés par l'ANAC]	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification
(d) Supérieur ou égale à 10 ans	Test théorique au niveau approprié (PPL, CPL ou ATPL)	Cours complet de qualification de type ou de classe	Cours complet approuvé de qualification de type	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification

4. Pour le paragraphe 3(c), le détenteur de licence pourrait être exempté du test de droit aérien et procédures opérationnelles s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.



5. Pour le paragraphe 3(d), le détenteur de licence pourrait être exempté de l'examen théorique s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.
6. Pour le paragraphe 3(c) et 3(d), le détenteur de licence pourrait être éligible pour effectuer un examen initial de qualification d'aéronef dans un simulateur de vol approuvé s'il justifie qu'il a exercé les privilèges de sa licence ivoirienne ou toute autre licence étrangère durant les 5 dernières années et est en conformité avec le programme de formation approuvé.
7. Nonobstant le paragraphe 3, si le détenteur de licence est actif sur le type d'aéronef à travers l'exercice de ses privilèges de sa licence étrangère, l'autorité pourrait ne pas tenir compte de certaines exigences soit entièrement ou en partie de conditions requises.
8. Pour le but du paragraphe 7, "actif" signifie que le détenteur de la licence:
  - (a) est actuellement qualifié sur le type d'aéronef indiqué sur la licence étrangère;
  - (b) a effectué au moins 4 étapes de vols commerciaux sur le type d'aéronef considéré dans les 12 mois qui précèdent la date de demande de candidature;
  - (c) a effectué 2 contrôles de compétences sur le type d'aéronef considéré (sur aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par l'Autorité d'Aviation Civile d'un Etat contractant) dans les 12 derniers mois précédant la date de demande de candidature. Ces 2 contrôles de compétences ne doivent pas être effectués dans une période de 4 mois. Au moins un de ces contrôles de compétences doit avoir été effectué par une Autorité d'Aviation Civile ou ses examinateurs désignés, tandis l'autre pourrait être effectué par un exploitant étranger; et
  - (d) a effectué en exploitation, au moins trois décollages et atterrissages sur type d'aéronef considéré dans les 90 précédant la date de demande de candidature, dans un aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par une Autorité d'Aviation Civile étrangère.

#### **Renouvellement de qualification de vol aux instruments expirée**

9. Quand une qualification de vol aux instruments a expiré dans une période de 12 mois, le test de contrôle doit être effectué en conformité avec les exigences du test de renouvellement de ladite qualification.
10. Si la période d'expiration du contrôle de compétences dépasse 12 mois, le détenteur de la licence doit effectuer avec succès un contrôle complet pratique de





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Édition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 08  
Date : 13 Décembre 2019

vol aux instruments. Suite à la conduite satisfaisante du contrôle de compétences, la mention de la qualification de vol aux instruments datera à partir de la date du déroulement du test. Quand un détenteur de licence est demeuré actif dans les vols aux instruments dans un autre pays, l'autorité pourrait ne pas tenir compte des exigences requises soit entièrement ou en partie.



## APPENDICE AU § 2.1.9 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES

### Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen

#### 1. PPL, BPL, ULM et SPL

Pour la délivrance d'une PPL, BPL, ULM ou SPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef doit suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, dans les thèmes suivants:

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performances et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef, navigation.

#### 2. CPL

2.1. Un candidat à une CPL titulaire d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.

2.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques, tels que définis dans le présent règlement portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:

- connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
- connaissance générale de l'aéronef: Instruments;
- performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;
- procédures opérationnelles et
- principes du vol.

2.3. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- performances humaines;
- météorologie.



### 3. ATPL

3.1. Un candidat à une ATPL, titulaire d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques auprès d'un ATO en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente partie, portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:

- connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
- connaissance générale de l'aéronef: instruments;
- performance;
- procédures opérationnelles et
- principes du vol.

3.3. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en VFR.

3.4. Un candidat à une ATPL(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- réglementation;
- principes du vol (hélicoptère);
- communications en VFR.

3.5. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en IFR.

3.6. Un candidat à une ATPL(H) avec une IR(H), qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H), reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- principes du vol (hélicoptère);
- communications en VFR.



#### 4. IR

4.1. Un candidat à une IR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- performances humaines;
- météorologie.

4.2. Un candidat à une IR(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doit réussir l'examen portant sur les sujets suivants:

- réglementation;
- préparation et surveillance du vol;
- radioguidage;
- communications en IFR.



## APPENDICE AUX PARAGRAPHES 2.4 ET 2.6: COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL

1. Le présent appendice décrit les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une licence CPL et d'une licence ATPL, avec et sans qualification IR.
2. Un candidat qui souhaite changer d'ATO 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 ATO.
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 ATO.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.
4. Le cours devra inclure:
  - (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et l'IR;
  - (b) une formation au vol à vue et aux instruments.
5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.





### Connaissances théoriques

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

### Examen théorique.

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

### Formation en vol

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

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



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

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

### Examens pratiques

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

### D. Cours intégré CPL – avions

#### Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).
2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.
4. Le cours doit inclure:
  - (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
  - (b) une formation au vol à vue et aux instruments.
5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.



### Connaissances théoriques

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

### Examen théorique

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

### Formation en vol

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

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

### Examen pratique

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





## E. Cours modulaire CPL – avions

### Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(A) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(A) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).
2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(A), un candidat doit être titulaire d'une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.
3. Avant d'entamer la formation en vol, le candidat doit:
  - (a) avoir à son actif 150 heures de vol;
  - (b) avoir satisfait aux prérequis pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour les avions multimoteurs conformément à la sous-partie H, si un avion multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.
4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO. L'instruction théorique peut être dispensée par un ATO 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 ATO.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de:
  - (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
  - (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.



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

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

#### Connaissances théoriques

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

#### Examen théorique.

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

#### Formation en vol

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

- (a) 140 heures d'instruction au vol en double commande, dont:
  - (1) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure:
    - (i) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
    - (ii) 25 heures dans un FTD 2/3, ou
    - (iii) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
    - (iv) 20 heures dans un avion ou un TMG;

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

- (i) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou



- (ii) 10 heures dans au moins un FNPT II/III d'hélicoptère ou dans un avion;

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

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

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

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

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

- (e) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:  
(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et  
(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

#### Examens pratiques

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

### G. Cours intégré ATP – hélicoptères

#### Généralités

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



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

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 ATO.
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 ATO. Le cours théorique peut être dispensé par un ATO 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 ATO.

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 ATO.
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 ATO. Le cours théorique peut être dispensé par un ATO chargé exclusivement de la formation théorique.

4. Le cours doit inclure:

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

Connaissances théoriques

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

Examen théorique.

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

Formation en vol

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

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

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

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



### Expérience.

10. Le candidat à une CPL(As) doit avoir à son actif au moins 250 heures de vol en dirigeables, dont 125 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet est effectué sur l'aérodrome de destination.

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

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

### Examen pratique

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



## APPENDICE AU § 2.4.3.2 (c) : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL

### A. Généralités

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui est utilisé pour l'examen pratique.
2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.
3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

#### Conduite de l'examen

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'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 aérodrome contrôlé. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

### **Tolérances de l'examen pratique en vol**

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.





### Hauteur

Vol normal  $\pm 100$  pieds

Avec panne moteur simulée  $\pm 150$  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  $\pm 5$  nœuds

Tous les autres régimes de vol  $\pm 10$  nœuds

### Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 2, points c) et e), iv), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS.

L'utilisation des listes de vérification de l'avion, du sens de l'air, de la maîtrise de l'avion par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

#### SECTION 1 – OPERATIONS PREVOL ET DEPART

A	Prévol, y compris : Préparation du plan de vol, documentation, devis de masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS
B	Inspections et entretien courant de l'avion
C	Roulage et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours)
G	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie

#### SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL

A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours
B	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet
C	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à $45^\circ$ .
D	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.



## SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL (suite)

E	Vol par seule référence aux instruments, y compris: vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; récupération d'assiettes inhabituelles; avec instruments inopérants sur la planche de bord
F	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

## SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE

A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux

## SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.

## SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4

A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices
B	Mauvais fonctionnement des équipements
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.

## SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.

A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz en vol asymétrique.
C	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.
D	Coupure et redémarrage du moteur.





**SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE  
(suite)**

E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
f	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable: (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique; (ii) utilisation du système de pressurisation; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.
G	Questions orales.

**C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL – hélicoptères**

1. L'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux hélicoptères destinés à la formation.

2. La zone de vol et la route à suivre pendant le vol sont déterminées par le FE et toutes les opérations accomplies à basse altitude et en vol stationnaire sont accomplies sur un aérodrome/site agréé. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols est d'au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à:

- (a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.



#### Hauteur

Vol normal  $\pm 100$  pieds

Urgence majeure simulée  $\pm 150$  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  $\pm 5$  nœuds

Tous les autres régimes de vol  $\pm 10$  nœuds

#### Dérive sol

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE)  $\pm 3$  pieds

Atterrissage Pas de mouvement latéral ou vers l'arrière

#### Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 4 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS d'hélicoptère. L'utilisation des listes de vérification de l'hélicoptère, du sens de l'air, de la maîtrise de l'hélicoptère par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.



**SECTION 1 – VÉRIFICATIONS ET PROCÉDURES PRÉVOL/APRÈS-VOL**

a	Connaissance de l'hélicoptère (p.ex. compte rendu matériel, carburant, masse et centrage, performances), préparation du plan de vol, documentation, NOTAMS, météo.
b	Inspection/action prévol, emplacement et fonctions des éléments.
c	Inspection du poste de pilotage, procédure de mise en route.
d	Vérifications des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences.
e	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, conformité de la liaison
f	Stationnement, arrêt et procédure après-vol.

**SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGÜES**

a	Décollage et atterrissage.
b	Roulage, translation.
c	Vol stationnaire avec vent de face/de travers/arrière.
d	Virages en vol stationnaire, à 360° vers la gauche et la droite (virages sur place).
e	Translation vers l'avant, latéral et vers l'arrière en vol stationnaire.
f	Simulation de panne moteur en vol stationnaire.
g	Transitions lentes et rapides.
h	Décollages et atterrissages sur terrains en dévers/sur hélisurfaces non aménagées.
l	Décollages (différents profils).



**SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS  
(suite)**

J	Décollage vent de travers, vent rabattant (si faisable).
k	Décollage à la masse maximale au décollage (réelle ou simulée).
L	Approches (différents profils).
m	Décollage et atterrissage à puissance limitée.
n	Autorotation (2 éléments à sélectionner par le FE parmi – de base, distance franchissable, à faible vitesse, et avec virages à 360°).
o	Atterrissage en autorotation.
p	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur.
q	Contrôles de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ.

**SECTION 3 – NAVIGATION – PROCÉDURES EN ROUTE**

a	Navigation et orientation à différentes altitudes/hauteurs, utilisation de cartes.
b	Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse, du cap, observation de l'espace aérien, réglage de l'altimètre.
c	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et rétablissement de la route correcte, surveillance des instruments.
d	Observation des conditions météorologiques, préparation d'un plan de déroutement.
e	Tenue d'axe, positionnement (NDB et/ou VOR), identification des installations.
f	Liaison ATC et respect des règlements, etc.

**SECTION 4 – PROCÉDURES ET MANŒUVRE EN VOL PAR SEULE RÉFÉRENCE AUX INSTRUMENTS**

a	Vol horizontal, contrôle du cap, altitude/hauteur et vitesse.
b	Virages en palier de taux un sur des caps définis, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite.
c	Montées et descentes, y compris des virages de taux 1 sur des caps spécifiques.
d	Récupération d'assiettes inhabituelles.
e	Virage avec inclinaison de 30°, en tournant jusqu'à 90° vers la gauche et vers la droite.



### SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE (SIMULATION QUAND APPROPRIÉ)

Note (1): lorsque l'examen est présenté sur un hélicoptère multimoteur, un exercice de panne moteur simulée comportant 1 approche et 1 atterrissage sur un seul moteur sera inclus dans l'épreuve.

Note (2): le FE devra sélectionner 4 rubriques parmi les suivantes:

a	mauvais fonctionnement du moteur, y compris panne du régulateur, gel du carburateur/moteur, système de lubrification, selon le cas;
b	mauvais fonctionnement du circuit de carburant;
c	mauvais fonctionnement du circuit électrique;
d	mauvais fonctionnement du circuit hydraulique, y compris 1 approche et 1 atterrissage sans hydraulique, si applicable;
e	mauvais fonctionnement du rotor principal et/ou du système anti-couple (FFS ou discussion uniquement);
f	exercices incendie, y compris la maîtrise et l'évacuation des fumées, si applicable;
g	autres procédures inhabituelles et d'urgence telles que précisées dans le manuel de vol approprié, notamment pour les hélicoptères multimoteurs: panne moteur simulée au décollage: décollage interrompu au TDP ou avant celui-ci, ou atterrissage forcé de sécurité au DPATO ou avant celui-ci, peu après le TDP ou le DPATO. Atterrissage avec panne moteur simulée: atterrissage ou remise des gaz suite à une panne moteur avant le LDP ou le DPBL, suite à une panne moteur après le LDP ou atterrissage forcé de sécurité après le DPBL.

#### D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables

1. Le dirigeable utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux dirigeables destinés à la formation.
2. La zone à survoler et la route de vol sont choisies par le FE. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome, et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 60 minutes.
3. Le candidat devra démontrer son aptitude à:
  - (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation;
  - (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;



- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

#### Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

#### Hauteur

Vol normal  $\pm 100$  pieds

Urgence majeure simulée  $\pm 150$  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 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
A	Prévol, y compris: préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.
B	Inspections et entretien courant du dirigeable.
C	Procédure de séparation du mât, manœuvres au sol et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur.
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).





### SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART (suite)

G Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

### SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL

A Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.

B Vol à l'altitude-pression.

C Virages.

D Descentes rapides et montées à grand angle.

E Vol par seule référence aux instruments, y compris:  
(i) vol horizontal, contrôle du cap, altitude et vitesse-air;  
(ii) virages en descente et en montée;  
(iii) récupération d'assiettes inhabituelles;  
(iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord.

F Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

### SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE

A Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, considérations relatives à la distance franchissable/endurance.

B Orientation, utilisation de cartes.

C Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.

D Réglage de l'altimètre, liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

E Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.

F Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.

G Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).



#### SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal.
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.

#### SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.

A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.
B	Mauvais fonctionnement des équipements.
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.

#### SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.

A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
C	Approche et atterrissage et arrêt complet avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
D	Mauvais fonctionnement du circuit de pression de l'enveloppe.
E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

**SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE (suite)**

F	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable: (i) systèmes du dirigeable; (ii) utilisation du système de pressurisation de l'enveloppe.
G	Questions orales.



## APPENDICE 1 au § 2.5. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION

### 1. Formation

1.1 Pour remplir les conditions de délivrance de la licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion, le candidat aura suivi une formation homologuée. La formation sera fondée sur la compétence et aura eu lieu en environnement d'exploitation en équipage multiple.

1.2 A 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.

### 2. Niveau d'évaluation

Le candidat à une licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion aura fait une démonstration satisfaisante de ses performances dans les neuf unités de compétence spécifiées au § 3 ci-dessous, au niveau de compétence avancé défini dans le moyen de conformité (MC) à l'appendice 1 au paragraphe 2.5.

*Note.- 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. Unités de compétence

Les neuf unités de compétence pour lesquelles le candidat doit faire une démonstration en application du Chapitre 2, § 2.5.1.3, 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.



*Note 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).*

*Note 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.*

#### **4. Vol simulé**

*Note.- Le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625), Volume I — Avions, contient des orientations sur la qualification des simulateurs d'entraînement au vol utilisés dans les programmes de formation. Ce manuel donne sept exemples de simulateur basés sur le type particulier de formation dispensée, dont un pour chacune des quatre phases de la formation pour la licence de pilote en équipage multiple définies dans le moyen de conformité (MC) à l'appendice 1 au paragraphe 2.5. La numérotation utilisée dans le Doc 9625 diffère de celle utilisée au § 4.2.*

4.1 Les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour acquérir l'expérience spécifiée au § 2.5.3.3, auront été approuvés par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

4.2 Les simulateurs d'entraînement au vol seront classés comme suit :

a) Type I. Dispositifs de formation électronique et d'entraînement pour tâche partielle approuvés par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique qui :

- 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
- font appel à l'activité psychomotrice, avec application appropriée de force, et qui permettent de mesurer les temps de réaction.

b) Type II. Simulateur d'entraînement au vol représentant un avion à turbomachine(s) générique.



*Note.- 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 II, MCC.*

- c) Type III. Simulateur d'entraînement au vol représentant un avion multiturbomachine certifié pour un équipage de deux pilotes, avec système de visualisation diurne perfectionné et pilote automatique.

*Note.- 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'AC 120-40B. (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.)*

- d) 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.

*Note.- 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 12040B amendé, y compris un moyen alternatif de conformité (AMOC), comme le permet l'AC 120-40B.*



## APPENDICE 2 AU § 2.5 : COURS DE FORMATION INTEGRE MPL

### Généralités

1. L'objectif du cours intégré MPL consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en VFR et en IFR, en tant que copilotes, des avions à turbine multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir une MPL.
2. L'agrément d'un cours de formation MPL n'est accordé qu'à un ATO qui dépend d'un transporteur aérien commercial certifié conformément à la partie MS et aux exigences applicables relatives à l'exploitation aérienne, ou qui bénéficie d'un arrangement spécifique avec un tel opérateur. La licence est restreinte à cet opérateur spécifique jusqu'à l'issue du cours de conversion de la compagnie aérienne.
3. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré MPL doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation auprès d'un ATO. La formation est fondée sur la compétence et effectuée dans un environnement d'opérations en équipage multiple.
4. Seuls des candidats ab initio sont admis au cours.
5. Le cours doit inclure:
  - (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A);
  - (b) une formation au vol à vue et aux instruments;
  - (c) une formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes et
  - (d) une formation à la qualification de type.
6. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours MPL 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

7. Un cours théorique MPL agréé doit comprendre au moins 750 heures d'instruction pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A), ainsi que les heures requises pour l'instruction théorique nécessaire à la qualification de type pertinente, conformément à la sous-partie H.



## FORMATION EN VOL

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 240 heures, composées d'heures en tant que PF et PNF, en vol réel et simulé et couvrant les 4 phases de formation suivantes:

- (a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires:  
formation spécifique de base monopilote sur avion;
- (b) phase 2 – formation de base:  
introduction aux opérations en équipage multiple et au vol aux instruments;
- (c) phase 3 – intermédiaire:  
application des opérations en équipage multiple à un avion à turbine multimoteurs certifié comme avion hautes performances, conformément à la réglementation en vigueur;
- (d) phase 4 – avancée:  
formation à la qualification de type dans un environnement orienté compagnie aérienne.

L'expérience de vol en vol réel doit inclure toutes les exigences figurant dans la sous-partie H en matière d'expérience, la formation à la récupération suite une perte de contrôle, le vol de nuit, le vol par seule référence aux instruments et l'expérience requise pour atteindre un sens de l'air pertinent.

Des exigences en matière de MCC sont incluses dans les phases pertinentes précitées. La formation au vol asymétrique sera dispensée dans un avion ou un FFS.

9. Chaque phase de formation du programme d'instruction au vol est composée tant d'une instruction aux connaissances fondamentales que de périodes de formation pratique.

10. Le cours de formation inclue un processus d'évaluation continue du programme de formation et une appréciation continue des élèves qui suivent le programme. L'évaluation doit veiller à ce que:

- (a) les compétences et l'appréciation qui y est liée soient appropriées à la tâche d'un copilote d'un avion multipilote;
- (b) les élèves acquièrent les compétences nécessaires de manière progressive et satisfaisante.





11. Le cours de formation doit inclure au moins 12 décollage et atterrissages pour garantir la compétence. Ces atterrissages et décollages sont effectués sous la supervision d'un instructeur, dans un avion pour lequel la qualification de type est délivrée.

#### Niveau d'appréciation

12. Le candidat à la MPL doit avoir démontré un accomplissement dans les 9 unités de compétence établies au paragraphe 13 ci-dessous, au niveau avancé de compétences requis pour agir et interagir en tant que copilote dans un avion à turbine multipilote, en conditions de vol à vue et aux instruments. L'appréciation doit confirmer que la maîtrise de l'avion ou de la situation est gardée en permanence, aux fins de s'assurer du résultat concluant d'une procédure ou d'une manœuvre. Le candidat doit invariablement faire preuve des connaissances, aptitudes et attitudes requises pour l'utilisation en toute sécurité du type d'avion applicable, conformément aux critères de performance de la MPL.

#### Unités de compétence

13. Le candidat doit démontrer sa compétence dans les 9 unités de compétence suivantes:

- (1) appliquer les principes de performances humaines, y compris les principes de gestion des menaces et des erreurs;
- (2) effectuer les opérations au sol de l'avion;
- (3) effectuer 1 décollage;
- (4) effectuer 1 montée;
- (5) effectuer 1 vol de croisière;
- (6) effectuer 1 descente;
- (7) effectuer 1 approche;
- (8) effectuer 1 atterrissage et
- (9) effectuer les opérations après l'atterrissage et les actions après le vol de l'avion.

#### Vol simulé

14. Exigences minimales pour les FSTD:

- (a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires:  
la formation par Internet et les dispositifs d'entraînement partiels agréés par l'autorité compétente, présentant les caractéristiques suivantes:



- inclure des accessoires autres que ceux habituellement associés aux ordinateurs de bureau, tels que des répliques fonctionnelles d'un bloc-manette, d'un mini-manche latéral ou d'un clavier FMS et
  - impliquer une activité psychomotrice avec retour d'effort et temps de réaction appropriés;
- (b) phase 2 – élémentaire;  
FNPT II MCC qui représente un avion générique à turbine multimoteur;
- (c) phase 3 – intermédiaire:  
FSTD qui représente un avion à turbine multimoteur qui doit être exploité avec un copilote et qualifié selon une norme équivalente au niveau B, comportant également un système de vol à vue diurne/crépusculaire/nocturne avec image collimatée continue à la largeur du cockpit qui assure à chaque pilote un champ de vision de 180° à l'horizontale et de 40° à la verticale et la simulation d'un environnement ATC;
- (d) phase 4 – avancé:  
FFS totalement équivalent à un niveau D ou niveau C avec un système de vol à vue de jour amélioré, ainsi qu'une simulation d'un environnement ATC.



## APPENDICE AU § 2.7 : COURS DE FORMATION MODULAIRE POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR)

### A. IR(A) – Cours modulaire de formation en vol

#### Généralités

1. L'objectif de la formation modulaire au vol IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble:

(a) module de vol aux instruments de base:

Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours;

(b) module des procédures de vol aux instruments:

Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(A), 40 heures d'instruction au vol aux instruments sur monomoteur ou 45 heures sur multimoteur, ainsi que le cours théorique pour l'IR(A).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) doit être titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A), avec les privilèges du vol de nuit. Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) doit détenir une attestation de participation au cours pour le module de vol aux instruments de base.

L'ATO doit s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur, qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur, a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'ATO doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.



5. Le cours doit inclure:
- (a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;
  - (b) 1 instruction au vol aux instruments.

#### Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(A) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

#### Formation en vol

7. Un cours IR(A) monomoteur doit comprendre au moins 50 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 20 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 35 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Un cours IR(A) multimoteur doit comprendre au moins 55 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 25 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 40 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I. L'instruction au vol aux instruments restante doit inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.

9. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur qui est également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur qui souhaite obtenir une IR(A) pour la première fois doit suivre un cours auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II.

10. Le titulaire d'une CPL(A) ou d'un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée aux paragraphes 7 ou 8 précités réduite de 10 heures.

10.1 Le titulaire d'une IR(H) peut voir la totalité de la formation requise au § 7 ou 8 précité réduite de 10 heures.

10.2 La totalité de l'instruction au vol aux instruments devra se conformer au § 7 ou 8, selon le cas.



11. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(A) doivent comporter:
- (a) un module de vol aux instruments de base: Procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins:
- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes:
    - vol horizontal;
    - montée;
    - descente;
    - virages en vol horizontal, montée, descente;
  - circuit aux instruments;
  - virage serré;
  - radioguidage;
  - récupération d'assiettes inhabituelles;
  - instruments inopérants sur la planche de bord;
  - identification et récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet;
- (b) module des procédures de vol aux instruments:
- (i) procédures prévol pour les vols IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation d'un plan de vol en IFR;
- (ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:
- la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
  - départs et arrivées standard aux instruments;
  - procédures IFR en route;
  - procédures d'attente;
  - approches aux instruments selon les minima spécifiés;
  - procédure d'approche interrompue;
  - atterrissage suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
- (iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;
- (iv) si nécessaire, l'utilisation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).



## B. IR(H) – Cours modulaire de formation en vol

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des hélicoptères en IFR et en IMC.

2. Un candidat à un cours modulaire IR(H) est titulaire d'une PPL(H) avec qualification de vol de nuit, ou d'une CPL(H) voire d'une ATPL(H). Avant d'entamer la phase d'instruction sur aéronef du cours IR(H), le candidat doit être titulaire d'une qualification du type d'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique de l'IR(H), ou avoir effectué une formation agréée de qualification de type sur ledit type. Le candidat doit détenir un certificat attestant le suivi satisfaisant de la formation au MCC si l'examen pratique doit être conduit dans des conditions multipilotes.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire IR(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. L'instruction au vol et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure:

- (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;
- (b) une instruction au vol aux instruments.

### Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(H) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction.

### Formation en vol

7. Un cours modulaire monomoteur IR(H) comprend au moins 50 heures de temps aux instruments en instruction, dont:

- (a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I(H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être remplacées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours;
- (b) jusqu'à 35 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère certifié IFR.



8. Un cours modulaire IR(H) pour multimoteur agréé comprend au moins 55 heures de temps aux instruments en instruction, dont:

- (a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I (H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être substituées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours, ou
- (b) jusqu'à 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III, voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

9.1 Les titulaires d'une ATPL(H) peuvent voir leurs heures de formation théorique réduites de 50 heures.

9.2 Le titulaire d'une IR(A) peut voir les heures de la formation requise réduites de 10 heures.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(H) doivent comporter:

- (a) des procédures prévus pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR;
- (b) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:
  - la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
  - départs et arrivées standard aux instruments;
  - procédures IFR en route;
  - procédures d'attente;
  - approches aux instruments selon les minima spécifiés;
  - procédure d'approche interrompue;
  - atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
- (c) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;
- (d) si nécessaire, l'exploitation d'un hélicoptère multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué dans un FFS, un FNPT II ou un FTD 2/3).



## C. IR(As) – Cours modulaire de formation en vol

### Généralités

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des dirigeables en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble:

(a) module de vol aux instruments de base.

Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours;

(b) module des procédures de vol aux instruments.

Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(As), 25 heures de temps aux instruments en instruction, ainsi que le cours théorique pour l'IR(As).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(As) doit être titulaire d'une PPL(As) contenant le privilège de voler de nuit ou d'une CPL(As). Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(As) devra détenir un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base.

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'ATO doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure:

(a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;

(b) une instruction au vol aux instruments.





### Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(As) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

### Formation en vol

7. Un cours IR(As) doit comprendre au moins 35 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 15 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 20 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Le titulaire d'une CPL(As) ou d'un certificat attestant du suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée au paragraphe 7 réduite de 10 heures. La totalité de l'instruction au vol aux instruments dans un dirigeable doit se conformer au § 7.

9. Si le candidat est titulaire d'une IR pour une autre catégorie d'aéronef, la totalité des heures d'instruction requise peut être réduite à 10 heures sur dirigeables.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(As) doivent comporter:

(a) Un module de vol aux instruments de base:

procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins:

- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes:
  - vol horizontal;
  - montée;
  - descente;
  - virages en vol horizontal, montée, descente;
- circuit aux instruments ;
- radioguidage;
- récupération d'assiettes inhabituelles;
- instruments inopérants sur la planche de bord;

(b) module des procédures de vol aux instruments:

(i) procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:

- transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
- départs et arrivées standard aux instruments;



- procédures IFR en route;
- procédures d'attente;
- approches aux instruments selon les minima spécifiés;
- procédure d'approche interrompue;
- atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
- (iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;
- (iv) l'utilisation d'un dirigeable dans les exercices précités, notamment le pilotage du dirigeable par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).



## APPENDICE AU § 2.7.1.2 (b) : EXAMEN PRATIQUE DE LA QUALIFICATION IR

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.
2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est repassé, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.
3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

### Conduite de l'examen

4. L'examen a pour but de simuler un vol réel. La route de vol est choisie par l'examineur. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 1 heure.
5. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'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.
6. 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.



7. Un candidat doit piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. L'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. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

8. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être déterminés par le candidat et validés par l'examineur.

9. Un candidat à la qualification IR doit indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches accomplies, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications sont exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

#### Tolérances de l'examen pratique en vol

10. Le candidat doit démontrer son aptitude à:

- (a) exploiter l'aéronef dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
- (e) garder la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

11. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef utilisé.

#### Hauteur

En général  $\pm 100$  pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / -0 pied

Hauteur/MAP/altitude de descente minimale + 50 pieds / - 0 pied



Tenue d'axe

Sur radioguidage  $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels  $\pm 5^\circ$

Avec panne moteur simulée  $\pm 10^\circ$

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels  $\pm 5$  nœuds

Avec panne moteur simulée  $+ 10$  nœuds/  $-5$  nœuds



## Contenu de l'examen

### Avions

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, le plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage.
G	Exposé avant le décollage, décollage.
h°	Transition au vol aux instruments.
i°	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
j°	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
A	Contrôle de l'avion par seule référence aux instruments, y compris: vol horizontal à différentes vitesses, compensateur.
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente.



## SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)

C	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 45 ° et de virages serrés en descente.
d*	Récupération d'une approche de décrochage en vol horizontal, virages en montée/descente et en configuration d'atterrissage – uniquement applicable aux avions.
e	Instruments inopérants sur la planche de bord; montée ou descente stabilisée, virages horizontaux de taux 1 sur des caps donnés, récupération d'assiettes inhabituelles – uniquement applicable aux avions.

## SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE

A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.
E	Prévision et révision des ETA (attente en route, si nécessaire).
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Procédures de protection contre le gel, simulé si nécessaire.
H	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

## SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION

A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, avec vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.



**SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION (suite)**

J Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

**SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES**

A Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.

B Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.

C Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.

d + Procédure d'attente.

E Conformité avec la procédure d'approche publiée.

F Planification de l'approche.

G Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).

h + Action de remise des gaz.

i + Procédure d'approche interrompue/atterrissage.

J Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

**SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)**

A Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.

B Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.

C Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.

D Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

h + Action de remise des gaz.

i + Procédure d'approche interrompue/atterrissage.

J Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.





**SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement) (suite)**

A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
B	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
C	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

- \* Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.
- + Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5.
- Doit être effectué par seule référence aux instruments.

### Hélicoptères

**SECTION 1 – DÉPART**

Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc.  
appliquer à toutes les sections

A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, du plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage/circulation basse altitude conformément à l'ATC ou aux consignes de l'instructeur.
G	Exposé avant le décollage, procédures et vérifications.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments.

**SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES**

A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris:
A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris:
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente;



## SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)

C Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 30 ° et de virages serrés en descente.

## SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE

A Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.

B Utilisation du radioguidage.

C Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance.

D Réglages de l'altimètre.

E Planification et revue des ETA.

F Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.

G Procédures de protection contre le gel, simulées si nécessaire et si applicable.

H Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

## SECTION 4 – APPROCHE DE PRÉCISION

A Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.

B Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.

C Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.

d\* Procédure d'attente.

E Conformité avec la procédure d'approche publiée.

F Planification de l'approche.

G Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).

h\* Action de remise des gaz.

i\* Procédure d'approche interrompue/atterrissage.

J Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

\* À effectuer dans la section 4 ou la section 5



### SECTION 5 – PROCEDURE D'APPROCHE NON PRECISE

A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d*	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h*	Action de remise des gaz.
i*	Procédure d'approche interrompue*/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

\* À effectuer dans la section 4 ou la section 5.

### SECTION 6 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5 L'examen portera sur la maîtrise de l'hélicoptère, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates (exercices de posé), les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:

A	Panne moteur simulée après le décollage et à/pendant l'approche* (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS, un FNPT II/III ou un FTD 2, 3); *Hélicoptère multimoteur exclusivement.
B	Panne des dispositifs d'augmentation de stabilité/circuit hydraulique (si applicable);
C	Instruments inopérants sur la planche de bord;
D	Autorotation et récupération à une altitude prédéfinie;
E	Approche de précision manuelle sans directeur de vol*; approche de précision manuelle avec directeur de vol*. *seulement un élément à tester.



## Dirigeables

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, conformité de la liaison ATC, procédures de radiotéléphonie, appliquer à toutes les sections.	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Exposé avant le décollage, procédure de séparation du mât, manœuvres au sol.
G	Décollage.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANIEMENT GÉNÉRAL	
A	Contrôle du dirigeable par seule référence aux instruments
B	Virages en montée et en descente avec taux de virage constant
C	Récupération d'assiettes inhabituelles
D	Instruments inopérants sur la planche de bord.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.



SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE (suite)	
E	Planification et revue des ETA.
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.



**SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES (suite)**

i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

**SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT**

Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5. L'examen portera sur la maîtrise du dirigeable, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates, les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:

A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz;
B	Approche et procédure de remise des gaz avec un moteur à l'arrêt;
C	Approche et atterrissage, procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt;
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5



## APPENDICE AU § 2.7.5: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE

### A. Avions

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les avions monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas :

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une:	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour:
qualification de type multipilote (MP) valide; qualification de type d'avion complexe hautes performances;	une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP de l'Appendice 9*;
qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas des hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote;	une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE*;
qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP;	a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME* et c. une qualification de classe et de type SE*;
qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote;	une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME;
qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP;	une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME*;
qualification valide de classe SP SE;	une qualification de classe et de type SE;
qualification valide de type SP SE.	une qualification de classe et de type SE.

\* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat doit avoir accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en



exploitation monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat doit avoir réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances 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* une qualification de type SP ME*.

\*pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.





## APPENDICE AU § 2.9 : LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

### Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur – (SPL)

#### A. SPL – Privilèges et conditions

- (a) Les privilèges du titulaire d'une SPL consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et motoplaneurs. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire doit satisfaire aux exigences du § 2.9.1.3.
- (b) Les titulaires d'une SPL:
  - (1) ne doivent transporter des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
  - (2) sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils:
    - (i) aient atteint l'Age de 18 ans;
    - (ii) aient à leur actif, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
    - (iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.
- (c) Nonobstant les dispositions du point (b), 2<sup>ème</sup> alinéa, ci-dessus, le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour
  - (1) dispenser une instruction au vol pour la SPL;
  - (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
  - (3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

#### B. SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

- (a) Les candidats à une SPL doivent avoir à leur actif au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs ou motoplaneurs, comprenant au moins:
  - (1) 10 heures d'instruction au vol en double commande;
  - (2) 2 heures de vol en solo supervisé;
  - (3) 45 lancements et atterrissages;
  - (4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM). Sur les 15 heures requises au point (a), un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG.



- (b) Obtention de crédits. Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, reçoivent les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 7 heures.

### C. SPL – Modes de lancement

Les privilèges de la SPL(S) sont limités à la méthode de lancement utilisée lors de l'examen pratique. Cette restriction peut être levée et les nouveaux privilèges exercés lorsque le pilote a effectué:


- (1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision;
- (2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG;
- (3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.

### D. SPL – Exigences en termes d'expérience récente

Les titulaires d'une SPL Ne doivent exercer les privilèges de leur licence que lorsqu'ils satisfont aux exigences en matière d'expérience récente suivante :

- avoir à leur actif sur planeurs ou motoplaneurs, à l'exclusion des TMG, au cours des 24 derniers mois, au moins:

- (1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements;
- (2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE</p> <p>RACI 2000</p>	<p>Edition 05 Date : 17 juin 2018 Amendement 06 Date : 17 juin 2018</p>
--	--	---

## APPENDICE AU § 2.10 : LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

### Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon libre (BPL)

#### A. BPL – Privilèges et conditions

- (a) Les privilèges du titulaire d'une BPL consistent à agir en tant que PIC sur des ballons et des dirigeables à air chaud.
- (b) Les titulaires d'une BPL sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils:
  - (1) aient atteint l'Age de 18 ans;
  - (2) aient à leur actif 50 heures de vol et 50 décollages et atterrissages en tant que PIC sur ballons;
  - (3) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur dans un ballon de la classe spécifique.
- (c) Nonobstant les dispositions du point (b), le titulaire d'une BPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
  - (1) dispenser une instruction au vol pour la BPL;
  - (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
  - (3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

#### B. BPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

- (a) Les candidats à une BPL doivent avoir accompli au moins 16 heures d'instruction au vol dans des ballons de la même classe et groupe, avec au moins:
  - (1) 12 heures d'instruction au vol en double commande;
  - (2) 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages et
  - (3) 1 vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.

#### C. BPL – Extension des privilèges aux vols captifs

Les privilèges de la BPL sont limités aux vols non captifs. Cette limitation peut être supprimée lorsque le pilote a au moins 3 vols captifs d'instruction à son actif.

D. BPL – Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons  
Les privilèges d'une BPL sont limités à la classe et au groupe de ballons avec lesquels l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a:



- (a) dans le cas d'une extension à une autre classe au sein du même groupe, effectuée auprès d'un ATO, dans l'autre classe de ballons, au moins:
- (1) 5 vols d'instruction en double commande, ou
  - (2) dans le cas d'une licence pour ballons à air chaud pour laquelle le pilote souhaite étendre les privilèges aux dirigeables à air chaud, 5 heures d'instruction au vol en double commande et
  - (3) un examen pratique au cours duquel le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants:
    - (i) principes du vol,
    - (ii) procédures opérationnelles,
    - (iii) performance de vol et préparation du plan de vol et
    - (iv) connaissance générale de l'aéronef.
- (b) dans le cas d'une extension à un autre groupe dans la même classe de ballons, accompli au moins:
- (1) 2 vols d'instruction dans un ballon du groupe pertinent et
  - (2) le nombre d'heures de vol suivantes en tant que PIC sur ballons:
    - (i) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 3 401 m<sup>3</sup> à 6 000 m<sup>3</sup>, au moins 100 heures;
    - (ii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 6 001 m<sup>3</sup> à 10 500 m<sup>3</sup>, au moins 200 heures;
    - (iii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de plus de 10 500 m<sup>3</sup>, au moins 300 heures;
    - (iv) dans le cas de ballons à gaz ayant une capacité d'enveloppe de plus de 1 260 m<sup>3</sup>, au moins 50 heures;

#### E. BPL – Exigences en termes d'expérience récente

- (a) Les titulaires d'une BPL ne doivent exercer les privilèges de leur licence qu'après avoir effectué, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins:
- (1) 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages et
  - (2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges, ou
  - (3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plusieurs classes de ballons doivent, pour exercer leurs privilèges dans l'autre classe, avoir à leur actif au moins 3 heures de vol dans ladite classe au cours des 24 derniers mois, avec 3 décollages et atterrissages.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

(b) Les titulaires d'une BPL qui ne satisfont pas aux exigences du point (a) doivent, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:

- (1) réussir un contrôle de compétences avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges et
- (2) effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, aux fins de satisfaire aux exigences figurant au point (a).



## APPENDICE AU § 2.11 : LICENCE DE PILOTE D'ULM

### 1. Brevet

#### 1.1 Elève pilote ULM

Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote ULM que s'il remplit les conditions suivantes :

- Etre âgé de 17 ans révolus.
- Détenir une carte de stagiaire de pilote d'ULM délivrée par l'ANAC.

Lors des vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire ULM doit détenir à bord de l'aéronef l'autorisation écrite de l'instructeur habilité, sur laquelle doit figurer la classe d'ULM pour laquelle cette autorisation est valable.

#### 1.2 Exigences et privilèges

Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets. Le brevet de pilote d'ULM ne peut être délivré qu'aux candidats ayant réussi l'examen théorique, conformément aux dispositions du présent règlement.

#### 1.3 Formation théorique

La formation théorique des candidats portera sur les sujets suivants :

- L'ULM : description, technologie, instruments, groupe moto-propulseur, caractéristiques ;
- Le pilote : cadre réglementaire d'évolution, limites physiologiques;
- Facteurs humains et sécurité des vols, physiologie aéronautique, vigilance, fatigue, stress;
- Principes du vol : pourquoi et comment vole un ULM;
- Le vol : préparation, décollage, trajectoire, virages, symétrie, stabilité, approche, finale, atterrissage, roulage;
- Les infrastructures, les signaux au sol;
- La phraséologie aéronautique;
- Caractéristiques et mouvements de l'air sur le vol;
- Météorologie générale et locale : vent, nuages, température, humidité, ascendances et descendances, convection, fronts et perturbations, particularités (plaine, bord de mer) et plus particulièrement la météorologie tropicale avec ses saisons particulières et les phénomènes associés;





- La prévention de la panne et de ses conséquences;
- Le voyage : préparation et gestion du vol;
- La réglementation : circulation aérienne, espace aérien;
- Règles de l'air : le vol à vue, survol des obstacles, préventions des abordages;
- Responsabilités du commandant de bord.

#### 1.4 Examen théorique

L'examen théorique en vue de la délivrance du brevet de pilote d'ULM est organisé conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Il se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiples (QCM) portant sur l'ensemble du programme de formation théorique du pilote d'ULM, dispensé au candidat par un instructeur habilité.

L'examen théorique est commun aux candidats pilotes d'ULM, quelle que soit la classe d'ULM choisie par l'élève pilote pour sa formation pratique.

Pour être déclaré reçu à l'examen théorique, le candidat doit justifier d'un minimum de 75 % de réponses correctes.

En cas de réussite, le candidat est déclaré titulaire du brevet de pilote d'ULM et autorisé à passer l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote d'ULM.

En cas d'échec, le brevet n'est pas délivré. Cependant, le candidat peut poursuivre sa formation pratique et se représenter à une session ultérieure de l'examen théorique.

L'obtention du brevet de pilote d'ULM est obligatoire avant la délivrance de toutes licences ou qualifications.

## 2. Licence

### 2.1 Formation pratique

Le cursus de formation pratique des candidats doit comprendre les étapes suivantes :

- Vol d'accoutumance et découverte de l'environnement et du domaine de vol de l'ULM ;
- Pilotage de base : apprentissage du pilotage et gestion du vol ;
- Décollages;



- Tours de piste et atterrissages;
- Etude et gestion des pannes;
- Le lâché;
- Séances de tours de piste solo;
- Pilotage de perfectionnement;
- Initiation à la navigation.

Les progrès de l'élève doivent être consignés sous la forme d'une fiche individuelle de progression.

## 2.2 Examen pratique

La composition et la durée de l'examen pratique sont au choix de l'examineur.

L'examen est une épreuve en vol pendant laquelle l'examineur évalue les connaissances et compétences acquises par l'élève durant sa formation.

Il se déroule sur un appareil ULM de la classe sur laquelle le candidat a suivi sa formation, qui répond à un niveau de sécurité optimal et accompagné de tous les documents de bord exigés, y compris la preuve d'assurance.

## 3 Délivrance des qualifications de classe

La réussite à l'épreuve en vol sur un type d'aéronef donné pour l'obtention d'un brevet de pilote confère la qualification de classe correspondante.

La formation pratique à une qualification de classe doit être dispensée sur un appareil de cette classe.

La formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe doit notamment recouvrir :

- La connaissance de l'appareil et de son manuel de vol ou d'exploitation, partie utilisation.
- Les procédures et manœuvres normales.
- Les procédures et manœuvres en cas de panne et d'urgence.

Les qualifications de classe sont délivrées par les autorités habilitées sur présentation d'une attestation délivrée par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé la formation, établissant que le candidat a suivi de manière satisfaisante la formation appropriée, et concluant à l'aptitude du postulant.





#### 4. Emport passager

Le titulaire d'un brevet et d'une licence de pilote ULM est autorisé à emporter un passager s'il a réussi le test de capacité pour la délivrance de l'autorisation d'emport passager auprès d'un instructeur ULM habilité.

Ce test est effectué après une formation spécifique qui comprend :

- Exercice de préparation à la navigation.
- Commentaires météo.
- Visite pré-vol.
- Actions vitales.
- Décollage, panne au décollage.
- Le champ carré.
- Les virages à forte inclinaison.
- Le décrochage
- Prise de terrain en « S ».
- Approche moteur, posé court avec freins.
- Panne en campagne.
- Tenue d'axe en palier vol rasant.
- Panne dans le cône.
- Respect des consignes terrain – sécurité.

L'emport de passager est autorisé pour les pilotes qui en possèdent le privilège dans le cadre d'une autre licence.

#### 5. Equivalence

Le titulaire d'un brevet de pilote privé avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre détient le brevet théorique de pilote d'ULM par équivalence.

Pour obtenir la licence de pilote d'ULM, il doit subir un contrôle en vol par un instructeur habilité, dans la classe ULM choisie, et après avoir suivi un programme de formation personnalisé, adapté à ses aptitudes et à son expérience.

Une fois ce programme achevé et le test en vol réussi, l'instructeur atteste que le candidat est apte à obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM, dans la classe correspondant à sa formation.



## 6. Activités particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières les pilotes titulaires d'une Déclaration de Niveau de Compétence (DNC) délivrée ou acceptée par l'autorité.

Les Déclarations de Niveau de Compétence ne sont délivrées qu'aux pilotes ayant suivi une formation spécifique pour l'activité correspondante et ayant réussi les tests au sol et en vol prescrits.

### 6.1 Epannage agricole

#### A - Conditions minimales d'expérience

- Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
- Totaliser au moins 100 heures de vol comme commandant de bord dont au moins 50 heures avec passager dans la classe ULM concernée.

#### B - Programme de formation

##### 1/ Instruction au sol :


- a) Etude de la réglementation propre à l'utilisation des ULM en épandage agricole et des aspects réglementaires et sociaux liés à cette activité (assurances, ...)
- b) Etude de l'aérologie des basses couches ;
- c) Etude de l'application aérienne des produits phytosanitaires et des risques liés à leur manipulation.

##### 2 / Instruction en vol :

- a) Vols d'entraînement en double commande à la technique de vol rasant et aux procédures utilisées en épandage agricole (prises d'axe, passages d'obstacles) ;
- b) Vols d'entraînement en double commande visant à développer la précision d'atterrissage court en campagne.

##### 3 / Tests de fin de formation :

En vol : évolutions en procédures basses avec formateur à bord sanctionnant sécurité et précision.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE</p> <p>RACI 2000</p>	<p>Edition 05 Date : 17 juin 2018 Amendement 06 Date : 17 juin 2018</p>
--	--	---

## C – Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités titulaires :

- D'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
- D'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique de l'épandage agricole.
- D'une expérience justifiée dans la pratique de l'épandage agricole.

## 6.2 Largage de parachutiste

A - Conditions minimales d'expérience

- Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.

B - Programme de formation

1/ Instruction au sol :

- a) Etude théorique des problèmes de centrage et des variations induites par le largage de parachutiste.
- b) Etude de la réglementation liée au parachutage (DZ, NOTAM, etc).
- c) Etude du matériel et des équipements spéciaux prévus par le constructeur de l'ULM pour le largage et le remorquage.
- d) Etude des différentes techniques et procédures de largage.
- e) Etude de plusieurs simulations de sortie du parachutiste avec pilote à bord (débattement des commandes, sécurité hélice...).

2 / Instruction en vol :

Formation spécifique à la gestion de la panne moteur avec précision d'atterrissage (sauf instructeur en cours de validité).

3 / Tests de fin de formation :

- a) Test de précision d'atterrissage en configuration de panne moteur (sauf instructeur en cours de validité).
- b) Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.

C - Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités titulaires :

- D'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
- D'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique du largage de parachutiste.



- D'une expérience justifiée dans la pratique du largage de parachutiste.

### 6.3 Remorquage de banderole ou de planeur ultraléger

#### A - Conditions minimales d'expérience

- Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.

#### B - Programme de formation

##### 1/ Instruction au sol :

- Etude de la réglementation liée au survol basse altitude et à la publicité aérienne (procédures dérogatoires...)
- Etude du matériel et des équipements spéciaux prévus par le constructeur de l'ULM pour le remorquage.
- Etude concernant le montage et le contrôle de la banderole avant décollage.
- Etude des différentes techniques et procédures de décollage de la banderole (du sol et au grappin) ou du planeur, choix d'un cheminement.
- Etude des incidents liés aux remorquages.

##### 2 / Instruction en vol :

- Remorquage par le candidat d'une banderole ou d'un planeur dans le cône du terrain, précision de largage.
- Gestion des vitesses et des hauteurs.

##### 3 / Tests de fin de formation :

- Test de précision de largage banderole en configuration de panne moteur.
- Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.

#### C - Personnes habilitées à assurer cette formation

##### Les instructeurs habilités titulaires :

- D'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
- D'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique du remorquage banderole.
- D'une expérience justifiée dans la pratique du remorquage banderole et/ou planeur ultraléger.



## 6.4 Observation, relevés et prises de vues aériennes, opérations de surveillance et de lutte contre l'incendie, transmissions

### A - Conditions minimales d'expérience

- Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
- Totaliser au moins 100 heures de vol dans la classe d'ULM concernée.

### B - Programme de formation

#### 1/ Instruction au sol :

- a) Etude de la réglementation spécifique à ce type de travail aérien (cheminements, demandes d'autorisation...).
- b) Etude des procédures radio permettant d'étendre les possibilités de circulation dans certaines zones.
- c) Etude de quelques principes de prise de vue aérienne (angle de visée, hauteurs utilisées, matériels ...).
- d) Etude des précautions à prendre compte-tenu des obligations de vol à basse altitude.

#### 2 / Instruction en vol :

Préparation au test de maniabilité instructeur (sauf instructeur en cours de validité).

#### 3 / Tests de fin de formation :

- a) Réussite au test de maniabilité instructeur (sauf instructeur en cours de validité).
- b) Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.

### C – Personnes habilitées à assurer cette formation

#### Les instructeurs habilités titulaires :

- D'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
- D'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique de ces activités.
- D'une expérience justifiée dans la pratique de ces activités.





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Édition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

## APPENDICE AU § 3. 2 : LICENCE DE NAVIGATEUR

(RESERVE)



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

## APPENDICE AU § 3.3 : LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

(RESERVE)



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

## APPENDICE AU § 4.2 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(RESERVE)







### APPENDICE AU § 4.2.3 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

Les catégories de qualifications de technicien de maintenance d'aéronef sont caractérisées par le type de travaux et/ou le cadre dans lequel ils sont réalisés. Il est reconnu aux Techniciens de maintenance d'Aéronefs (TMA) trois catégories A, B et C. Ces catégories qui peuvent se décliner en sous catégories.

#### 1) Catégorie A : Qualifications aux tâches :

Opérations d'entretien en ligne programmées mineures et rectifications de défauts simples conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien (RACI 4145).

Cette catégorie permet à son titulaire de prononcer l'approbation pour remise en service (APRS) à l'issue de travaux qu'il a lui-même effectués, s'il s'agit d'inspection de maintenance en ligne mineure, de révision d'éléments d'aéronefs ou de correction de défauts simples (tâches définies aux points A à U suivants :).

Elle est subdivisée en quatre sous-catégories :

- A1 : Avions à moteurs à turbine ;
- A2 : Avions à moteurs à pistons ;
- A3 : Hélicoptères à moteurs à turbine ;
- A4 : Hélicoptères à moteurs à pistons.

Pour obtenir la catégorie A, il est requis :

- de suivre une formation correspondant à la (ou aux) sous-catégorie(s) A concernée(s), réussir à l'examen officiel et justifier d'une expérience minimale d'une année ; ou
- de totaliser deux (2) années minimum d'expérience pratique dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs ou dans un atelier maintenance d'aéronefs militaire ; ou
- d'avoir suivi avec succès une formation homologuée de TMA.

Les tâches que le personnel technique de la catégorie A peut effectuer sont les suivantes :

- a) remplacement ensemble roue ;
- b) remplacement ensemble frein ;
- c) remplacement équipements secours cabine ;
- d) remplacement équipements galley cabine ;
- e) remplacement équipements éclairage intérieur / extérieur ;
- f) remplacement balais - essuie - glaces ;



- g) remplacement sièges PAX/PEQ, ceintures de sécurité et harnais ;
- h) ouverture / Fermeture capots et panneaux de visite ;
- i) remplacement des accessoires toilette, sauf vanne de vidange ;
- j) remplacement portes et plaquettes sur panneaux internes cabines, sauf en zone pressurisée ;
- k) réparation simple et remplacement de portes et éléments des compartiments à bagages (cabine ;
- l) remise en état éléments d'éclairage secours ;
- m) remplacement batterie principale avion et APU ;
- n) remplacement équipements annonce et distraction à bord, sauf sonorisation cabine ;
- o) graissage et remplissage de tous les systèmes fluidiques ;
- p) mise hors service des sous-systèmes et équipements avion, telle que recommandée par la MEL dans le cas de tâches simples ;
- q) remplacement de tout autre équipement avion dans le cadre de simples tâches convenues avec l'autorité ;
- r) check-list visite pré vol (VP) sans correction de défaut ;
- s) check-list visite de transit (VT) sans correction de défaut ;
- t) check-list visite journalière (VJ) sans correction de défaut ;
- u) check-list visite hebdomadaire (VH) sans correction de défaut.

## 2. Catégorie B1 : Qualifications cellules moteurs et systèmes :

Travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef ; travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche de pannes.

Le postulant à une qualification cellule moteurs et systèmes doit passer avec succès un test des connaissances et des compétences couvrant au moins les domaines suivants :

- a) Structures en bois
- b) Revêtement d'aéronef
- c) Finitions d'aéronef
- d) Structures en tôle et non métalliques
- e) Soudure
- f) Assemblage et réglage
- g) Inspection de la cellule
- h) Systèmes d'alimentation en carburant
- i) Trains d'atterrissage des aéronefs
- j) Systèmes d'alimentation hydrauliques et pneumatiques
- k) Systèmes de contrôle de la pression atmosphérique en cabine



- l) Instruments d'aéronefs
- m) Systèmes de communication et de navigation
- n) Systèmes d'alimentation en carburant des aéronefs
- o) Systèmes électriques des aéronefs
- p) Systèmes de positionnement et d'avertissement
- q) Systèmes de contrôle de la glace et de la pluie
- r) Systèmes de protection contre les incendies
- s) Systèmes à piston
- t) Moteurs à turbine
- u) Inspection des moteurs
- v) Systèmes d'instruments de moteurs
- w) Systèmes de protection des moteurs contre les incendies
- x) Systèmes électriques des moteurs
- y) Systèmes de lubrification
- z) Systèmes d'allumage et de démarrage
- aa) Dosage du carburant
- bb) Systèmes de carburant des moteurs
- cc) Systèmes d'écoulement d'air à induction et des moteurs
- dd) Systèmes de refroidissement des moteurs
- ee) Systèmes d'échappement des moteurs et d'inverseur de poussée
- ff) Hélices
- gg) Groupes auxiliaires de bord

### 3. Catégorie B2 : Qualifications avionique de bord et électricité :

Travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement; opérations d'entretien en ligne programmées mineures et rectifications de défauts simples.

Le postulant à une qualification cellule moteurs et systèmes doit passer avec succès un test des connaissances et de compétences couvrant au moins les domaines suivants :

- a) Systèmes électriques des aéronefs ;
- b) Instruments d'aéronefs ;
- c) Systèmes de contrôle automatique de vol ;
- d) Radio et systèmes de radionavigation d'aéronef ;
- e) Systèmes de navigation des aéronefs ; et
- f) Systèmes/composants des aéronefs – avionique



**NB** : Les détenteurs des catégories B1 ou B2 peuvent prononcer l'approbation pour remise en service (APRS) à l'issue de l'exécution d'un ensemble de travaux de maintenance en ligne ; travaux qu'ils ont soit réalisés par eux-mêmes, soit par des agents placés sous leur supervision sur l'avion pour lequel ils détiennent la qualification de type

#### 4. Catégorie B3 : Qualification pour la spécialité Structure (STR) :

Son titulaire peut signer les documents relatifs à tous travaux d'aéronef ou atelier liés à la structure d'aéronef ; travaux qu'il a lui-même réalisés ou supervisés.

#### 5. Catégorie C : Qualification aéronef :

Certification de l'aéronef complet après opérations d'entretien en base selon le RACI 4145.

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.

Le candidat à la catégorie C doit :

- (a) soit justifier avoir les prérequis pour le passage à la catégorie C pour les candidats de l'une des sous-catégories B1 et B2;
- (b) soit détenir un diplôme d'ingénieur (mécanique, électricité, électronique ou avionique) et avoir au minimum une expérience pratique de trois (3) années dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs conformément au RACI 4145 ou d'inspection d'aéronef.

#### 6. Passage d'une catégorie A à une catégorie B1 ou B2

Le détenteur d'une catégorie A peut postuler à l'obtention d'une catégorie B1 ou B2 s'il justifie :

- (a) avoir passé avec succès une formation de qualification machine dans la spécialité sollicitée ;



- (b) avoir passé avec succès un stage pratique de formation de qualification ;
- (c) avoir une expérience d'au moins deux ans en tant que détenteur de la catégorie A ;
- (d) réussir aux tests écrit et oral requis.

#### 7. Passage d'une catégorie B1, B2 ou B3 à la catégorie C

Le détenteur d'une catégorie B1, B2 ou B3 peut postuler à l'obtention d'une catégorie C s'il justifie :

- (a) d'une expérience pratique minimale de 5 années dans la catégorie B1, B2 ou B3 dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs conformément au RACI 4145 ou un organisme de maintenance d'aéronef militaire ;
- (b) d'une qualification de type en maintenance en base et en ligne (niveau III) sur au moins un avion de type ;
- (c) 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.
- (d) une qualification de type niveau I (Familiarisation : connaissance générale machine, description sommaire des systèmes et des sections des manuels de maintenance), pour les avions de type pour lesquels il aurait à prononcer l'approbation pour remise en service ;
- (e) effectuer de façon satisfaisante une évaluation administrée par l'autorité.





### APPENDICE AU § 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUELEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour la requalification sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 5 ans	Plus de 5 ans
CONDITIONS	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Détenir une autorisation de l'ANAC ;</li><li>✓ Suivre, sous supervision, un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Détenir une autorisation de l'ANAC</li><li>✓ Satisfaire aux conditions de délivrance d'une licence de technicien d'entretien/ maintenance d'aéronef ;</li><li>✓ avoir accumulé au moins six mois d'expérience pratique de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef.</li></ul>



## APPENDICE AU § 4.3.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE CARTE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIEENNE STAGIAIRE

Les personnes suivant une formation de contrôleur de la circulation aérienne doivent être titulaires d'une carte de stagiaire délivrée par l'ANAC.

La carte de stagiaire autorise son titulaire à assurer un service sous la surveillance d'un instructeur.

Quiconque possède déjà une licence en cours de validité n'a besoin d'aucune carte de stagiaire supplémentaire pour suivre la formation sur la position portant sur une nouvelle tâche, pour autant qu'il remplisse les conditions prévues au (a),(b),(c)et (d) ci-dessous pour la nouvelle tâche.

Une carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est délivrée aux personnels qui :

- (a) sont âgés au minimum de 18 ans et sont titulaires au minimum d'un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ou de niveau équivalent ;
- (b) ont accompli avec succès une formation initiale de base et la formation de qualification spécifiées aux paragraphes 4.4.1.2 et 4.5.2.1 du présent règlement;
- (c) possèdent une attestation médicale d'aptitude valide ;
- (d) ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'appendice au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.

La durée de validité de la licence de stagiaire est de deux ans. Elle peut être renouvelée.

Pour son renouvellement, l'autorité peut vérifier à nouveau les aptitudes visées ci-dessus.



## APPENDICE AU § 4.5.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

### (a) Conditions de la délivrance initiale d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une première qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

- (1) être un contrôleur opérationnel ;
- (2) avoir au moins trois (3) ans d'ancienneté à compter de la 1<sup>ère</sup> qualification ;
- (3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement;
- (4) avoir subi un stage de formation de base d'instructeur,
- (5) avoir été confirmé par son employeur ;

### (b) Conditions de Prorogation / renouvellement d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une prorogation/renouvellement de qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

- (1) avoir sa qualifications valides ;
- (2) avoir effectué au moins deux séances d'instruction dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
- (3) avoir suivi un stage de recyclage chaque trois (03) ans ;
- (4) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.

### (c) Durée de validité d'une qualification d'instructeur

La qualification d'instructeur est valide pendant trente-six mois ou trois ans.





**(d) Exigences minimales du stage périodique d'instructeur de la circulation aérienne**

Le contenu du stage périodique de maintien de compétences des instructeurs de la circulation aérienne doit être acceptable par l'Autorité et doit comporter au moins les items suivants :

**(i) Organisation de la formation**

- ✓ Contenu et objectifs de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que la cellule de formation
- ✓ Plan de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Structure de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Règlementation.

**(ii) Facteurs humains**

- ✓ Apprentissage et enseignement;
- ✓ Équipe et interactions entre équipes;
- ✓ Communication ;
- ✓ Formation pratique de l'instructeur, aspects professionnel et personnel ;
- ✓ Stress

**(iii) Techniques de formation**

- ✓ Briefing
- ✓ Demonstration;
- ✓ Echanger;
- ✓ Controller;
- ✓ Debriefing;

**(iv) Méthodes d'évaluation et édition de rapport**

- ✓ Evaluation ;
- ✓ Edition de rapport.



## APPENDICE AU § 4.5.3.4 : CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITE DES MENTIONS DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

### 1. **Maintien des compétences et renouvellement de la licence/Conditions du maintien de la validité des qualifications**

Afin de maintenir ses compétences, le titulaire de licence doit achever un programme de compétence dans un organisme agréé par l'autorité.

Afin de renouveler les inscriptions portées dans la licence, la preuve doit être apportée que le programme de compétence a été achevé depuis la dernière demande d'octroi ou de renouvellement.

Si l'intervalle entre le dépôt de la demande de renouvellement et la date d'expiration de l'inscription dans la licence est inférieur à 45 jours, la nouvelle durée de validité débute à la date d'expiration.

La validité des qualifications est d'une durée initiale de douze mois. Elle est prorogée de douze mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que :

- (a) Le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal, au cours des douze derniers mois, comme indiqué dans le programme de compétence de l'organisme agréé. A cette fin, les unités opérationnelles du prestataire de service de navigation aérienne tiennent un registre des heures de travail effectuées par chaque titulaire de licence travaillant dans l'unité sur les secteurs, le groupe de secteurs ou les positions opérationnelles et communiquent ces données à l'Autorité nationale de surveillance à sa demande. Le nombre minimal d'heures de travail sans tâches d'instruction exigé pour le maintien de la validité de la qualification peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels l'extension est demandée ;
- (b) La compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément aux exigences en matière de formation continue;
- (c) Le candidat possède une attestation médicale d'aptitude valide.



## 2. Rétablissement de la validité d'une qualification

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour la requalification sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 6 mois	De 6 mois à 18 mois	Plus de 18 mois
CONDITIONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Détenir une autorisation de l'ANAC ;</li> <li>✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ;</li> <li>✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Détenir une autorisation de l'ANAC ;</li> <li>✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ;</li> <li>✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC ;</li> <li>✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Détenir une autorisation de l'ANAC</li> <li>✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ;</li> <li>✓ Effectué avec succès une formation de requalification approuvé par l'ANAC ;</li> <li>✓ Expérience pratique de 03 mois sous supervision.</li> <li>✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique</li> </ul>

## 3. Examen complémentaire

En cas de doutes fondés, l'Autorité de surveillance peut ordonner un examen complémentaire des compétences requises.

## 5. Evaluation de la compétence linguistique

La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence. Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans (36 mois) pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans (72 mois) pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence. L'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figure au MC 1 au Paragraphe 1.2.9.



## 6. Port obligatoire des documents

Le titulaire de licence doit toujours porter sur soi dans l'exercice de ses fonctions:

- a. la licence;
- b. l'attestation médicale;

## 7. Restrictions et obligation d'informer

### 7.1. Limitation des privilèges et obligation de déclarer

Les titulaires de licence ne sont pas habilités à exercer la tâche mentionnée dans la licence lorsque:

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

Si l'un des cas visés ci-dessus se présente, le titulaire de licence informe sans délai le prestataire de services de navigation aérienne.

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

Il peut autoriser la reprise de l'activité sous la surveillance d'un instructeur pour permettre le rétablissement de la compétence et des aptitudes ou pour les vérifier.





## 7.2 Obligation d'informer

Le prestataire de services de navigation aérienne informe l'Autorité nationale de surveillance:

- (a) des cas visé au 7.1 (c) et(g);
- (b) des mesures prises dans les cas visés au 7.1(d) à (g);
- (c) lorsqu'un titulaire de licence n'est plus en possession d'une attestation médicale en cours de validité;
- (d) lorsque le titulaire de licence est diminué dans sa santé de manière persistante ou pour une longue durée; en particulier en cas d'incapacité de travail de plus de 20 jours

## 8. Retrait et restriction de la licence

L'ANAC peut retirer une licence, la suspendre ou restreindre son champ d'application pour une durée déterminée ou indéterminée, lorsque:

- (a) les exigences médicales ne sont plus satisfaites;
- (b) l'un des cas visés 7.1 lorsque le (c) ou (d) survient;
- (c) le titulaire de licence ne remplit plus les exigences du présent règlement;
- (d) le titulaire de licence n'apparaît plus en mesure de continuer à exercer l'activité;
- (e) l'on apprend que le titulaire de licence a fourni de fausses indications lors de l'examen médical ou qu'il a dissimulé des faits essentiels;
- (f) le titulaire de licence a commis une faute, en particulier lorsqu'il est peut être prouvé qu'il a agi par négligence grave;
- (g) le titulaire de licence a fait un usage abusif de la licence;
- (h) des doutes subsistent quant aux compétences personnelles, pédagogiques, méthodologiques ou sociales de l'examineur de compétence ou de l'instructeur;
- (i) le titulaire de licence a fourni de fausses indications en relation avec le maintien de sa compétence.



## APPENDICE AU § 4.5.4 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

### 1. Délivrance initiale d'une autorisation d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une autorisation initiale d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

- (1) être un contrôleur opérationnel ;
- (2) avoir au moins deux (02) ans d'expérience en tant qu'un instructeur ;
- (3) avoir au moins le niveau 4 de l'échelle OACI des compétences linguistiques en anglais ;
- (4) avoir subi effectué un stage de formation de base d'examineur acceptable par l'Autorité,
- (5) avoir été désigné comme examineur par son employeur ;

### 2. Prorogation / renouvellement d'une autorisation de contrôleur de la circulation aérienne

Pour proroger ou renouveler une autorisation d'examineur de contrôleur de la circulation aérienne, le postulant doit remplir les conditions suivantes :

- (1) avoir ses qualifications valides ;
- (2) avoir effectué au moins deux contrôles dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
- (3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

## APPENDICE AU § 4.6 : LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(RESERVE)



**APPENDICE AU § 4.6.4 RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE  
D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU  
PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET  
CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION  
PRATIQUE D'ATE**

**1. Rétablissement des privilèges d'une Licence d'ATE arrivée à échéance**

Temps écoulé	Conditions
0 à 1 an	<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>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.</li></ul>
1 à 5 ans	<ul style="list-style-type: none"><li>avoir suivi avec succès un stage de maintien de compétence de l'exploitant.</li><li>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</li></ul>
Plus de 5 ans	<ul style="list-style-type: none"><li>satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance initiale de la licence d'agent technique d'exploitation ;</li><li>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</li></ul>

**2. Contenu du programme de maintien de compétence d'ATE**

Le programme de formation pour le maintien de compétence d'un ATE doit être au moins conforme aux éléments indiqués dans le tableau suivant :







Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

THEME	MODULE	DUREE (Hrs)
Règlementation	Convention de Chicago	04
	OACI	
	Documentation aéronautique	
	Dispositions réglementaires manuel de vol	
	Manuel d'exploitation	
	Slots aéroportuaires	
Circulation Aérienne	Services circulations aériennes	07
	Espaces aérien et classe d'espace	
	Information aéronautique	
	Autorisation ATC	
	Plan de vol	
	NOTAM	
Navigation Aérienne	Equipements de radiocommunication	02
	Equipements de radionavigation (VOR, DME, ILS, VHF, HF)	
	Point de non-retour (PNR) et Point critique	
Avion	Aérotechnique	01
	aérodynamique	
	MEL	
Masse et centrage	Principe de chargement	05
	Centrage	
	Devis de masse	
	Messagerie à l'escale	
Préparation du Vol	Performances	08
	Résistance de piste	
	Minimas opérationnelles	
	Carburant réglementaire	
	Menaces et détournements	
Météorologie	Analyse et prévision du temps (message d'observation METAR, messages de prévision TAF, TEMSI...)	04
	Impact 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
<b>TOTAL</b>	<b>05 Jours</b>	<b>35</b>



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 du Diplôme ATE doit effectuer obligatoirement la formation pratique pour l'obtention de la licence d'Agent Technique d'Exploitation.

Il s'agit de la mise en pratique des connaissances acquises pendant la formation théorique à travers un stage pratique assuré par l'exploitant.

Cette phase de l'instruction pratique doit être au moins conforme aux éléments tableau ci-dessous :

MATIERES	DUREE RECOMMANDEE
Instruction pratique appliquée à l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraîneur synthétique	04 heures
Entraînement au contrôle d'exploitation (formation en cours d'emploi)	13 semaines
Vols de reconnaissance des routes	1 semaine



#### 4. Contenu détaillé du programme de formation pratique sur site d'ATE

<b>PHASE 1 : FORMATION PRATIQUE A L'EXPLOITATION DES VOLS</b>	
<b>Objectif :</b> Acquérir l'expérience dans la pratique du contrôle d'exploitation ainsi que les fonctions et responsabilités de l'Agent Technique d'exploitation	
MODULES	DUREE (Hrs)
Briefing équipage	25
Dossier météo (cartes et prévision météo)	
Plan de vol et route	
Notam	
Manuel de vol	
Manuel d'exploitation	
Programmation des vols	
Affectations des équipages et des avions	
Considération du caractère commercial et décision opérationnelles	
Gestion des passagers et du fret à l'aéroport de destination ou de dégagement	
Calcul des masses maximales au décollage et à l'atterrissage	
Gestion des vols réguliers, retardés ou annulés	
Situation ATC	
Renseignement à fournir au vol en route	

Cette phase est assurée par un instructeur.

<b>PHASE 2 : OBSERVATION DE LA FORMATION</b>	
<b>Objectif :</b> 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 entraînement complet de type de vol de ligne	
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 : ENTRAÎNEMENT AU CONTRÔLE D'EXPLOITATION (OJT)

Objectif : avoir la capacité d'appliquer les connaissances déjà acquises dans les conditions opérationnelles réelles

MODULES	DUREE (semaines)
Planification des vols	13
Etablissement de plan de vol exploitation	
Calcul consommation de carburant	
Procédures de choix d'aérodrome de dégagement	
Exploitation sur les grandes distances	
Etablissement de plan de vol assisté par ordinateur	
Gestions des menaces et erreurs	
utilisation et observation des renseignements météorologiques	
Interprétation et application des messages d'observation, cartes et prévisions météorologiques	
Procédures opérationnelles transport du fret ou marchandises dangereuses	
Procédures opérationnelles relatives aux accidents ou incidents d'aviation	
Procédures d'urgence en vol	
Procédures relatives à l'intervention illicite au sabotage d'aéronef	
Procédures de communication avec les aéronefs et station au sol	
Principe de la navigation aérienne	
Masse et centrage	
Performances des avions	
Suivi des vols (compte rendu de position)	

Le stagiaire est sous la supervision d'un examinateur ATE dans les conditions réelles d'exploitation.



#### PHASE 4 : VOL DE RECONNAISSANCE DE ROUTE

**Objectif :** Donner au stagiaire une bonne connaissance des caractéristiques des routes de l'exploitation choisie et mettre en œuvre les différentes procédures le long de tronçons différentes

MODULES	DUREE (semaine)
Vol départ (suivi des activités de l'équipage au sol avant le vol)	01
Vérification composition équipage, licences et autres documents	
Résumé NOTAM	
Dossiers météo	
Briefing opérationnel (Plan de vol, document de vol, instructions compagnies)	
Procédure en col (compte rendu de position, observation météo)	
Suivi des activités de l'équipage en vol	
Communication ATS	
Aides à la navigation	
Séquences d'atterrissage et durée de circulation au sol	
Escale (avitaillement, acheminement de passagers, autorisation décollage)	
Comparaison conditions météorologiques prévues et conditions réelles pendant le vol	
Vol retour (suivi des activités au sol de l'équipage et départ de l'avion)	
Suivi des activités de l'équipage arrivée à destination jusqu'à leur sortie de l'avion	

Le stagiaire doit collaborer avec le commandant de bord durant toutes phases opérationnelles du vol. A la fin du vol, le stagiaire doit établir un compte rendu.



## APPENDICE 1 AU § 4.9 : STAGIAIRE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

### 1. Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

#### Modalités

Les épreuves du CSS comprennent des épreuves théoriques, une épreuve de natation et des épreuves pratiques.

#### a) Les épreuves théoriques

- Elles portent sur le programme des connaissances théoriques ;
- Elles se présentent sous forme de questionnaire à choix multiple et sont notées suivant un système de points ;
- Un point est attribué pour la bonne réponse à une question ;
- Aucun point n'est attribué pour une fausse réponse, pour une absence de réponse ou dans le cas de plusieurs réponses à une même question ;

#### b) L'épreuve de natation

Elle est destinée à vérifier l'aisance du candidat dans l'eau.

Chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager 50 m, sans arrêt, en 2 minutes maximum.

#### c) Les épreuves pratiques

Elles comportent une épreuve de sécurité et sauvetage, et une épreuve de secourisme.

La condition pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques et à l'épreuve de natation est de justifier avoir passé avec succès les épreuves théoriques dans un délai acceptable ;

La réussite aux épreuves pratique est sanctionnée par un justificatif.

#### Liste minimale relative à la Sécurité et sauvetage :

- L'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprié (le candidat s'étant au préalable équipé d'un moyen fournissant de l'oxygène) ;
- L'utilisation, simulée ni nécessaire, d'un moyen de signalisation ;



- Le remorquage dans l'eau, sur 25 m, d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé, ou l'embarquement dans un canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

Une partie des exercices des épreuves pratiques de sécurité sauvetage peut être passée à l'occasion de l'épreuve de natation.

### La liste minimale relative au secourisme

Matériels et équipements concernés : minimum exigé pour le secourisme

- Petite bande de gaz « bouchon »
- Epingles de sûreté
- Bande de 7 ou 10 cm
- Compresse stériles
- Gangs jetables
- Mannequin (adulte)
- Mannequin (bébé)
- Couverture
- Masque à oxygène passager
- Chronomètre
- Sac vomitoire
- Bande de crêpe
- Compresse grasse
- Bloc de sièges avions
- Ceinture de sécurité
- Sparadraps
- Emballage triangulaire
- Trousse premier secours

### Durées et coefficients de chaque épreuve

	Durée	Coefficient
Epreuves théoriques	Sécurité et sauvetage : 01 h	4
	Secourisme : 30 mn	3
Epreuve de natation	02 mn maximum (éliminatoire)	2
Epreuves pratiques	Sécurité et sauvetage : non limitée	2
	Secourisme : non limitée	1



Les épreuves théoriques et pratiques sont passées devant des examinateurs habilités par l'Autorité.

Les épreuves pratiques sont effectuées dans les installations, sur des matériels, à bord d'aéronefs ou de simulateurs d'entraînement, approuvés par l'Autorité.

Pour être déclaré reçu aux épreuves théoriques, le candidat doit obtenir au moins 70 du nombre maximum de points dans chaque matière.

L'épreuve théorique de sécurité et de sauvetage comporte un minimum de 20 questions, et celle de secourisme de 20 questions.

Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est éliminé.

Pour être déclaré reçu aux épreuves pratiques, le candidat doit avoir obtenu une note supérieure ou égale à 12 sur 20 après application des coefficients prévus dans le tableau ci-dessus.

Une note inférieure à 10 sur 20 à l'une des épreuves pratiques est éliminatoire.

### **Epreuve sur plan d'eau (Piscine)**

Préalablement à chaque exercice, l'examineur en rappelle le déroulement.

### **Epreuve de natation**

Elle se déroule en bassin de 50 ou 25 mètres

Il faut nager 50 mètres, sans temps d'arrêt, 2 minutes au maximum ; aucun style n'est imposé.

Le départ peut se faire en plongeant ou en sautant à l'eau, du bord de la piscine ou des plots.

En bassin de 25 mètres, au moment du demi-tour, le candidat ne doit pas poser les pieds au sol.

Il doit toucher le mur, mais ne doit pas s'y tenir.

### **Epreuve du gilet**

Le temps imparti est limité

Le candidat saute à l'eau en tenant à la main le gilet plié, entouré de ses sangles ;

Il doit s'équiper de son gilet dans l'eau sans se tenir au bord de la piscine ni se faire aider.





En cas de non fonctionnement du système de gonflage, le candidat doit utiliser les embouts buccaux.

Minimum exigé :

- Gilets de sauvetage en étant de marche
- Carnet de sauvetage ou autres équipements équivalents
- Piscine de 25 ou 50 m de long
- Maître-nageur
- Chronomètre

## 2. Délivrance du Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

A la fin du processus du § 1, une demande d'attribution du diplôme du CSS est adressée à l'Autorité de l'Aviation Civile.

## 3. Stage de familiarisation

Le candidat doit exercer sur tout type d'avion d'une compagnie aérienne de transport civile, en qualité de Personnel Complémentaire de Bord (PCB).

Une demande d'autorisation individuelle doit être adressée à l'Autorité.

La durée de familiarisation avion doit permettre d'effectuer au moins 60 heures de vols effectifs.



## APPENDICE 2 AU §. 4.9 PROGRAMME DES CONNAISSANCES THEORIQUES EXIGÉES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE.

### Symboles

Les symboles sont utilisés pour servir de guide aux candidats et aux examinateurs :

**C :** Connaissance.

Connaissance dans ses grandes lignes d'une idée générale sans aucun développement de détail, en particulier mathématique. Ces connaissances peuvent notamment être testées à partir de questions d'application ou des exercices pratiques.

**A :** Application.

Connaissance et informations acquises et nécessaires pour remplir la fonction.

**P :** Pratique.

Capacité pour le candidat à faire un certain nombre d'opérations précises, dans un contexte déterminé.

### 1. Sécurité, sauvetage

#### 1.1. Eléments de connaissances aéronautique

##### 1.1.1. Vulgarisation aéronautique

##### 1.1.1.1. L'aéronef : structures et systèmes :

###### a) La cellule et le vol :

- fuselage (cabine, poste) ;
- voilure ;
- empennages ;
- commandes et dispositifs de sustentation ;
- notions de chargement et de centrage.

C

###### b) Les circuits :

- circuit électrique: servitudes ; éclairage de secours ;
- circuit hydraulique ;
- conditionnement d'air, pressurisation ;
- oxygène ;
- eau ;
- interphone, annonces au public.

C

###### c) Moyens d'accès et d'évacuation :

- portes et escaliers ;
- issues d'ailes ;
- moyens aux portes et issues (assistance, toboggan) ;

A



- issue accidentellement inutilisable ;
  - issues postes et moyens correspondants.
- 1.1.1.2. Notions sommaires de météorologie appliquée : C
- la composition de l'atmosphère ;
  - les nuages, les orages, la turbulence ;
  - les conditions climatiques régionales et saisonnières.
- 1.1.1.3. Unités de mesures utilisées en aéronautique :
- longueurs : mètre, pied, pouce, mille marins ;
  - vitesse: kilomètre-heure, nœud ;
  - pression : millibar, PSI
- 1.1.2. Organisation des services de recherche et de sauvetage
- 1.1.2.1. L'OACI : son rôle.
- 1.1.2.2. Les services de navigation aérienne :
- découpage en FIR ;
  - mission d'information ;
  - mission de contrôle ;
  - mission d'alerte.
- 1.1.2.3. Les services SAR.
- 1.1.3. Etudes de statistiques d'incidents ou d'accidents: conséquences pratiques C
- 1.2. Réglementation A**
- 1.2.1. Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages.
- 1.2.2. Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine :
- responsabilité et tâches des différents membres d'équipage ;
  - composition des équipages ;
  - formation, entraînement, recyclage.
- 1.3. Consignes générales en vol normal A**
- 1.3.1. La visite prévol, son but et sa réalisation.
- 1.3.2. Consignes à respecter et à faire respecter pendant les différentes phases du vol :
- embarquement des passagers ;
  - roulage ;
  - décollage ;
  - montée ;
  - croisière ;



- turbulence ;
- descente ;
- atterrissage ;
- transit avec passagers à bord sans avitaillement en carburant ;
- transit avec passagers à bord, embarquement et débarquement avec avitaillement en carburant.

#### 1.4. Consignes générales en cas d'urgence

A

1.4.1. Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage en cas d'urgence.

1.4.2. Feu et fumée :

- différents types de feu et leur identification ;
- moyens de prévention ;
- moyens d'extinction (y compris les moyens pour éviter une reprise de l'incendie) ;
- protection contre la fumée (équipage et passagers).

1.4.3. Dépressurisation :

A

- Différents types de dépressurisation.
- Phénomènes physiques associés à la dépressurisation rapide.
- Procédure de descente d'urgence.
- Action des membres d'équipage de cabine dans chaque type de dépressurisation.

1.4.4. Atterrissage et amerrissage forcé :

A

- Préparation d'un atterrissage forcé.
- Préparation d'un amerrissage forcé.
- Atterrissage forcé non préparé.
- Amerrissage forcé non préparé.

1.4.5. Evacuation d'urgence :

A

- Procédures d'évacuation d'urgence.
- Responsabilité du déclenchement d'une évacuation.
- Evacuation sur terre.
- Evacuation sur mer.
- Action des membres d'équipage de cabine lors de phases inusuelles : accélération, arrêt.

1.4.6. Conduite à tenir dans les cas particuliers suivants :

A

- Passager perturbant l'ordre en cabine (ivresse, folie).
- Rixe entre passagers.
- Attaque de l'équipage par un ou plusieurs passagers.



- Détournement d'aéronef.
- Alerte à la bombe.

1.4.7. Notions de comportement individuel et collectif en cas d'accident ou d'incident. C

## 1.5. La survie

1.5.1. Principales agressions dans chaque type de survie : C

- Déshydratation.
- Chaleur.
- Froid.
- Environnement.
- Faim.
- Peur.

1.5.2. L'utilisation des moyens dont on dispose pour y faire face dans chacun des cas suivants : A

- Survie en mer (à proximité et loin des côtes) ;
- Survie en zone désertique (chaude et froide) ;
- Survie en zone tropicale ;
- Survie en haute montagne.

## 2. Secourisme aéronautique

*Note.- Les candidats devront avoir une connaissance précise du rôle de l'équipage en matière de secourisme, notamment des limites de son action et de la collaboration nécessaire avec les services médicaux d'urgence et avoir acquis la terminologie de base.*

### 2.1. Notions sommaires d'anatomie et de physiologie

2.1.1. Le système nerveux, le cerveau. C

2.1.2. Le squelette C

2.1.3. Le système cardiorespiratoire C

2.1.4. L'appareil digestif C

### 2.2. Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme

2.2.1. Réactions physiologiques dues aux vols en altitude : A

- caractéristiques physiques et chimiques de l'atmosphère ;
- effets liés à l'altitude: l'hypoxie ;



- effets sur les cavités semi-closes ;
- effets liés aux variations de pression rapides ou explosives ;
- effets liés à l'ozone.

#### 2.2.2. Autres réactions physiologiques :

- effets liés à la sécheresse de l'air ; A
- effets liés aux turbulences ; mal de l'air ;
- effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ;
- effets liés au déplacement (durée du voyage, vol de nuit, décalage horaire, choc climatique).

#### 2.2.3. Réactions psychologiques au voyage aérien.

A

#### 2.2.4. Incidents et accidents médicaux observés à bord :

C

- fréquences; conséquences pratiques.

### 2.3. Le secourisme à bord

#### 2.3.1. Matériel disponible et modalités d'utilisation :

A

##### 2.3.1.1. Composition et utilisation des trousse médicales :

- trousse de premier secours ;
- trousse d'urgence.

##### 2.3.1.2. Notions sur la composition et l'utilisation de la trousse de docteur.

##### 2.3.1.3. Matériel improvisé à bord.

##### 2.3.1.4. Rédaction d'un compte rendu.

##### 2.3.1.5. Principe de liaison avec les services médicaux d'urgence.

#### 2.3.2. Prise en charge et examen d'un malade ou d'un blessé

A

#### 2.3.3. Prévention et traitement des incidents mineurs

A

- mal de l'air ;
- hyperventilation et tétanie ;
- otites barotraumatiques ;
- corps étrangers dans 1'œil, dans l'oreille ;
- brûlures et plaies de faible étendu ;
- piqûres et morsures diverses ;
- petites hémorragies nasales et dentaires ;
- troubles digestifs.

#### 2.3.4. Traitement de certains cas particuliers :

A

- troubles du comportement ;
- effets de l'alcool, de la drogue ;
- épilepsie ;
- coup de soleil.

#### 2.3.5. L'accouchement à bord :

A

- attitude pratique et soins à la mère et à l'enfant.



- 2.3.6. Notions sur les douleurs abdominales, diagnostic et traitement : A
- coliques hépatiques ;
  - coliques néphrétiques ;
  - rétention aiguë d'urine ;
  - appendicite, péritonite ;
  - perforation d'ulcère ;
  - occlusions intestinales ;
  - rupture de grossesse extra-utérine.
- 2.3.7. Les atteintes du squelette et leur traitement : A
- fractures (membres, colonne vertébrale, bassin, côtes, crâne) ;
  - traumatismes crâniens ;
  - entorses et luxations.
- 2.3.8 Les grandes brûlures A
- éléments de gravité et dangers, conduite à tenir.
- 2.3.9. Les hémorragies graves A
- conduite à tenir en cas d'hémorragies internes, externes, extériorisées.
- 2.3.10. Etat de choc et prévention. A
- 2.3.11. Coup de chaleur. A
- 2.3.12. Les accidents cardiaques et respiratoires A
- Conduite à tenir, notamment dans les cas suivants :
- asphyxies : signes, causes, moyens de lutte ;
  - syncopes;
  - accidents cardiaques: oedème aigu du poumon, angine de poitrine, infarctus.
- 2.3.13. Les comas dont ceux dus à l'hypertension, les barbituriques et le diabète
- 2.4. Les maladies contagieuses ou tropicales.**
- 2.4.1. Notions sommaires sur les : C
- modes de contamination ;
  - signes et prévention ;
  - précautions et hygiène alimentaire en zone infectée.
- 2.4.2. Cas particuliers de maladies endémiques : C
- le paludisme;
  - l'amibiase;
  - la bilharziose;
  - l'hépatite virale
  - la méningite
  - la fièvre typhoïde
- 2.4.3. Les vaccinations et règlements de santé. C



**2.5.1. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien :**

A

- tableau des urgences ;
- tri des blessés et transport.

**2.5. Le décès à bord**

C

- conduite à tenir;

**2.6. Aspects réglementaire.**

- Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine (PEL5)  
C
- Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation C

13





## APPENDICE 3 AU § 4.9 : PROGRAMME DES EPREUVES PRATIQUES EXIGÉES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE.

### 1. Sécurité, sauvetage

1.1. Utilisation pratique des matériels et équipements de secours et exercices sur les procédures et consignes de sécurité et de sauvetage, dans des conditions d'urgence simulées. Les matériels et équipements concernés sont ceux requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- ceintures et harnais de sécurité ;
- portes et issues ;
- moyens d'abandon ;
- extincteurs ;
- bouteilles et masques à oxygène ;
- gilets de sauvetage et autres moyens individuels de sauvetage ;
- canots de sauvetage, rampes convertibles et autres moyens collectifs de sauvetage.

1.2. Utilisation pratique réelle ou simulée des matériels et équipements de signalisation requis par la réglementation en vigueur, tels que : P

- moyens radio-électriques ;
- moyens optiques ;
- moyens pyrotechniques.

### 2. Secourisme aéronautique

P

2.1. Démonstration pratique de l'aptitude à appliquer certaines méthodes ou techniques de secourisme dans les conditions simulées d'une cabine d'aéronef :

- transport et installation d'un malade ou d'un blessé et position latérale de sécurité ;
- respiration artificielle et massage cardiaque externe :
- bouche à bouche et massage cardiaque externe sur mannequin, coordination des manoeuvres ;
- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.

2.2. Utilisation pratique des troussees médicales de bord et du matériel improvisé pour les premiers soins tels que :





- pansements ;
- traitement d'une plaie ;
- traitement d'une brûlure ou d'une gelure peu étendue ;
- bandages : cheville, genou, main, doigt ;
- emballages : main, doigt, genou, pied, tête ;
- écharpes simples et improvisées ;
- prise du pouls et de la tension artérielle ;
- corps étrangers dans l'œil, l'oreille, le nez.



## APPENDICE AU § 4.10.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER

(a) Le Certificat de Sécurité et Sauvetage ou tout autre certificat équivalent étranger détenu par tout postulant ivoirien peut être soumis à l'ANAC pour acceptation comme équivalent au CSS délivré en Côte d'Ivoire sous les conditions suivantes :

- (1) le postulant doit soumettre à l'ANAC un dossier composé :
    - (i) d'une demande ;
    - (ii) de la copie originale ou duplicata du CSS ou équivalent ;
    - (iii) du programme de formation du CSS ;
  - (2) le contenu des modules théoriques et pratiques du CSS doit comprendre au moins les exigences de ceux du CSS du présent règlement ;
  - (3) le postulant peut être autorisé à se conformer au § 4.10.1.4 et 4.10.1.2 (c) du présent règlement si ces exigences ne figurent pas au programme du CSS qu'il détient ;
  - (4) le CSS étranger ou certificat équivalent doit être authentifié par l'Administration de l'Aviation Civile et/ou la compagnie aérienne du pays qui l'a délivré ;
- (b) le postulant dont le CSS ou certificat étranger a été accepté doit se conformer au § 4.10.1.3 du présent règlement ;
- (c) le postulant qui dispose d'une expérience pratique de plus de 60 heures peut bénéficier d'un crédit de 40 heures d'expérience requise au § 4.10.1.3 du présent règlement.



### APPENDICE AU § 4.10.3 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUELEMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour la requalification sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 01 ans	De 01 à 5 ans	Plus de 05 ans
CONDITIONS	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Doit détenir une autorisation de l'ANAC</li><li>✓ Doit détenir une attestation de classe 2 ;</li><li>✓ Effectuer avec succès un stage de recyclage</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Doit détenir une autorisation de l'ANAC</li><li>✓ Doit détenir une attestation de classe 2 ;</li><li>✓ Effectuer avec succès un stage de recyclage</li><li>✓ Etre lâché à la suite d'une instruction en vol d'au moins 20 heures</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Doit détenir une autorisation de l'ANAC</li><li>✓ Doit détenir une attestation de classe 2 ;</li><li>✓ Effectuer avec succès un stage de recyclage</li><li>✓ Etre lâché à la suite d'une instruction en vol d'au moins 60 heures</li></ul>



APPENDICE AU § 5.1.2. SPECIMEN LICENCE « RACI 2000 »

CARTE D'ELEVE PILOTE  
FORM 2012

RECTO

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
<p>IV. Nom et prénoms (<i>First and last names</i>):</p> <p>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i></p> <p><b>II. CARTE D'ELEVE PILOTE PRIVE AVION</b> <b>AEROPLANE STUDENT PRIVATE PILOT CARD</b></p> <p>III. Numéro de la carte (<i>Card number</i>)</p>		<p>VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i></p> <p style="text-align: center;"><b>DT</b></p> <p>X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i></p> <p>XI.</p>
X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>	XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>	

VERSO

<p>Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 <i>Card issued in compliance with RACI 2000</i></p>	
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>)</p> <p>1) Carte valable si accompagnée d'un certificat médical valide approprié <i>Card valid only with a valid required medical certificate</i></p> <p>2) Restrictions (<i>Limitations</i>):</p> <p>IVa. Date de naissance [<i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i>]:</p> <p>VI. Nationalité (<i>Nationality</i>):</p> <p>V. Adresse du titulaire (<i>Holder address</i>):</p> <p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>)</p> <p>Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>	



## DELIVRANCE DIRECTE OU CONVERSION DE LICENCE DE PILOTE FORM 2003

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :</i>  <b>II. LICENCE DE PILOTE PRIVE AVION</b> <i>AEROPLANE PRIVATE PILOT LICENCE</i>  <b>III. Numéro de la licence (Licence number) :</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>  <b>X. Signature</b> <b>du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>		<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>

### VERSO

<b>Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'Annexe 1 de l'OACI</b> <i>Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b> 1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié <i>Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate</i>
<b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>
<b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>
<b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>
<b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## QUALIFICATIONS DE LICENCE DE PILOTE FORM 2004

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo		
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):				
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ):				
<b>XII. Qualifications</b> <i>Ratings</i>	Date de l'épreuve <i>Date of test</i>	Validité <i>Validity</i>	N° d'autorisation de l'examineur <i>Examiner authorization number*</i>	Date / Visa

### VERSO

<b>XII. Qualifications</b> <i>Ratings</i>	Date de l'épreuve <i>Date of test</i>	Validité <i>Validity</i>	N° d'autorisation de l'examineur <i>Examiner authorization number</i>	Date / Visa

XIII. Observations / *Observations*  
 Compétences linguistiques / *language proficiency*:  
**Anglais (English) : Niveau (Level) :**                      **Validité (Validity) :**  
 Restrictions (*Limitations*) :

XIV. Remarques (*Remarks*)  
 Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07  
 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92  
 11  
*If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of  
 Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11*

---

**CODE BARRE**



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05

Date : 17 juin 2018

Amendement 07

Date : 21 octobre 2019

## VALIDATION IVOIRIENNE DE LICENCE ETRANGERE DE PILOTE

### FORM 2005

#### RECTO

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):		<p>VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i></p> <p style="text-align: center;"><b>DT</b></p>
<p>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i></p> <p><b>II. VALIDATION PPL AVION</b> <i>PPL(A) VALIDATION</i></p>		<p>X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i></p>
<p>III. Numéro de la validation (<i>Validation number</i>)</p>		<p>XI.</p>
<p>X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i></p>	<p>XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i></p>	

#### VERSO

<p>Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI <i>Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards</i></p>	
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Validation délivrée <i>Validation issued</i></li> <li>2) Carte valide que si accompagnée de la licence et du certificat médical étrangers <i>Card valid if only accompanied by the foreign licence and its required medical certificate</i></li> <li>3) Restrictions (<i>Limitations</i>):</li> </ol>	
<p>IVa. Date de naissance [<i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i>]:</p>	
<p>VI. Nationalité (<i>Nationality</i>):</p>	
<p>V. Adresse du titulaire (<i>Holder address</i>):</p>	
<p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>)</p> <p>Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët d'Abidjan Boigny Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</p> <p><i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>	







Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF FORM 2074

RECTO

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):		
IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i>		VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i>
II. LICENCE TMA <i>AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIAN LICENCE</i>		DT
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> )		X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i>
X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>		XI.
		XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>

VERSO

<p>Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI <i>Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards</i></p>	
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>)</p> <p>1) Licence délivrée <i>Licence issued</i></p> <p>2) Licence valide si accompagnée par la carte des qualifications <i>This licence is valid if accompanied by the ratings card</i></p>	
IVa. Date de naissance [ <i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i> ]:	
VI. Nationalité ( <i>Nationality</i> ):	
V. Adresse du titulaire ( <i>Holder address</i> ):	
<p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>)</p> <p>Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 27 74 24 / 21 27 73 53 <i>If found, please deposit at ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>	
CODE BARRE	



## QUALIFICATIONS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

### FORM 2075

#### RECTO

Logo ANAC	I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>		Photo
	VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE <i>National Civil Aviation Authority</i>		
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):			
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ):			
XII. Qualifications de TMA ( <i>AMT Ratings</i> )			
T : Technicien ( <i>Technician</i> ) TI : Technicien Instructeur ( <i>Technician Instructor</i> )			
Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa ( <i>Date &amp; visa</i> )

#### VERSO

Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa ( <i>Date &amp; visa</i> )
XIII. Observations / <i>Observations</i> (Restrictions – <i>Limitations</i> )			
XIV. Remarques ( <i>Remarks</i> ) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>			
CODE BARRÉS			





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## VALIDATION IVOIRIENNE DE LICENCE ETRANGERE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF FORM 2076

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :</i>  <b>II. VALIDATION DE LICENCE DE TMA</b> <b>AIRCRAFT MAINTENANCE LICENCE VALIDATION</b>  <b>III. Numéro de la validation (Validation number)</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>  <b>X. Signature du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>	<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>	

### VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI <i>Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b> 1) Validation délivrée <i>Validation issued</i> 2) Carte valide que si accompagnée de la licence étrangère <i>Card valid if only accompanied by the foreign licence</i> 3) Restrictions (Limitations)
<b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>  <b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>  <b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>  <b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët d'Abidjan Boigny Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<b>CÔTE D'IVOIRE</b>



## CARTE D'ELEVE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE FORM 2084

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :</i>  <b>II. CARTE ELEVE ATC</b> <b>AIR TRAFFIC CONTROLLER STUDENT CARD</b>  <b>III. Numéro de la carte (card number)</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>  <b>X. Signature du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>	<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>	

### VERSO

<b>Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000</b> <i>Card issued in compliance with RACI 2000</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b> 1) Carte valable qu'avec un certificat médical valide approprié <i>Card valid only with a valid required medical certificate</i> 2) Restrictions (Limitations) :  <b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>  <b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>  <b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>  <b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 27 74 24 / 21 27 73 53 <i>If found, please deposit at ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<b>CODE BARRE</b>





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE FORM 2085

### RECTO

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):		VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>
<p>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i></p> <p><b>II. LICENCE ATC</b> <i>AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE</i></p> <p>III. Numéro de la licence (<i>Licence number</i>):</p>		X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i>  XI.
X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>	XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>	

### VERSO

<p>Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et à l'annexe 1 de l'OACI <i>Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards</i></p>
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>) 1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié <i>Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate</i></p>
IVa. Date de naissance [ <i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i> ]:
VI. Nationalité ( <i>Nationality</i> ):
V. Adresse du titulaire ( <i>Holder address</i> ):
<p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>
CODE BARS





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

QUALIFICATIONS DE LICENCE DE CONTROLEUR AERIEN  
FORM 2086

RECTO

Logo ANAC		I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>		Photo	
		VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE <i>National Civil Aviation Authority</i>			
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):					
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ):					
XII. Qualifications ( <i>Ratings</i> )				<i>Rating code</i>	<i>Privilèges (privileges)</i>
Code	Date et visa ( <i>Date &amp; visa</i> )	Code	Date et visa ( <i>Date &amp; visa</i> )	ARQ	Contrôle d'aérodrome / <i>Aerodrome control</i>
				APQ	Contrôle d'Approche / <i>Approach control</i>
				ASQ	Contrôle radar d'approche / <i>Approach radar control</i>
				PSQ	Contrôle radar d'approche de précision <i>Precision approach radar control</i>
				CRQ	Contrôle régional / <i>Area control</i>
				CSQ	Contrôle radar régional / <i>Area radar control</i>
				ICQ	Instructeur de contrôle de la circulation aérienne / <i>Air traffic control instructor</i>

VERSO

XIII. Observations / *Observations*

Compétences linguistiques / *language proficiency*:

Anglais (*English*) : Niveau (*Level*) :           ; Validité (*Validity*) :

Validité des qualifications (*Ratings validity*) :

Restrictions (*Limitations*) :

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11  
*If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11*

---



---



---





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

**DELIVRANCE DE LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION  
FORM 2125**

**RECTO**

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):		VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>
IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i>  <b>II. LICENCE D'ATE</b> <i>FLIGHT OPERATIONS OFFICER LICENCE</i>  III. Numéro de la licence ( <i>licence number</i> )		X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i>  XI.
X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>	XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>	

**VERSO**

<p>Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI <i>Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards</i></p>
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>) 1) Licence délivrée <i>Licence issued</i> 2) Licence valide si accompagnée par la carte des qualifications <i>This licence is valid if accompanied by the ratings card</i></p> <p>IVa. Date de naissance [<i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i>]:</p> <p>VI. Nationalité (<i>Nationality</i>):</p> <p>V. Adresse du titulaire (<i>Holder address</i>):</p> <p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>
<b>COPIE BARRÉE</b>





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

QUALIFICATIONS DE LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION  
FORM 2126

RECTO

Logo ANAC	I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>			Photo
	VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE <i>National Civil Aviation Authority</i>			
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):				
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ):				
<b>XII. Qualifications / Ratings</b>				
Type <i>Type</i>	Date de contrôle de compétence <i>Proficiency check date</i>	Validité <i>Validity</i>	N° d'autorisation Examineur <i>Examiner authorization num.</i>	Date & Visa <i>Date &amp; visa</i>

VERSO

<p>XIII. Observations / <i>Observations</i></p> <p>Restrictions (<i>Limitations</i>):</p> <p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>)</p> <p>Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</p> <p><i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>
<p>CODE BARRE</p>







Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## VALIDATION IVOIRIENNE DE LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION FORM 2127

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i>  <b>II. VALIDATION LICENCE ATE</b> <i>FLIGHT OPERATIONS OFFICER LICENCE VALIDATION</i>  <b>III. Numéro de la validation (Validation number)</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <div style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">DT</div>  <b>X. Signature du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>		<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>

### VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI <i>Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b> 1) Validation délivrée <i>Validation issued</i> 2) Carte valide que si accompagnée de la licence étrangère <i>Card valid if only accompanied by the foreign licence</i> 3) Restrictions (Limitations):  <b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>  <b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>  <b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>  <b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët d'Abidjan Boigny Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<hr style="border: none; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/> <b>CODE BARRE</b> <hr style="border: none; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/>



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## DELIVRANCE DE LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE FORM 2112

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :</i>  <b>II. LICENCE DE MEC</b> <b>CABIN CREW MEMBER LICENCE</b>  <b>III. Numéro de la licence (Licence number)</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>  <b>X. Signature du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>		<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>

### VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 <i>Licence issued in compliance with RACI 2000</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b> 1) Licence délivrée <i>Licence issued</i> 2) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié <i>Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate</i> 3) Restrictions ( <i>Limitations</i> ):  <b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>  <b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>  <b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>  <b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<b>LE DIRECTEUR GÉNÉRAL</b>





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE FORM 2113

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i>  <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo		
IV. Nom et prénoms ( <i>First and last names</i> ):				
III. Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ):				
<b>XII. Qualifications</b> <i>Ratings</i>	Date <i>Date</i>	Valide jusqu'au <i>Valid until</i>	N° d'autorisation de l'examineur <i>Examiner authorization number*</i>	Date et visa <i>(Date &amp; visa)</i>

### VERSO

XIII. Observations / <i>Observations</i>  Restrictions ( <i>Limitations</i> )  XIV. Remarques ( <i>Remarks</i> ) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<b>COTE D'IVOIRE</b>





**VALIDATION IVOIRIENNE DE LICENCE  
DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE  
FORM 2114**

**RECTO**

Logo ANAC	<p><b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i></p> <p><b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i></p>	Photo
<p>IV. Nom et prénoms (<i>First and last names</i>):</p> <p>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of:</i></p> <p><b>II. VALIDATION DE LICENCE MEC</b> <i>CABIN CREW MEMBER LICENCE VALIDATION</i></p> <p>III. Numéro de la validation (<i>Validation number</i>)</p>		<p>VII. Signature du titulaire <i>Holder signature</i></p> <p style="text-align: center;"><b>DT</b></p> <p>X. Signature du Directeur Général <i>Director General Signature</i></p> <p>XI.</p>
<p>X. Date de délivrance : <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i></p>	<p>XIII. Date d'expiration : <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i></p>	

**VERSO**

<p>Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 <i>Validation issued in compliance with RACI 2000</i></p>	
<p>XIII. Observations (<i>observations</i>)</p> <p>1) Validation délivrée <i>Validation issued</i></p> <p>2) Carte valide que si accompagnée de la licence et du certificat médical étrangers <i>Card valid if only accompanied by the foreign licence and its required medical certificate</i></p> <p>3) Restrictions (<i>Limitations</i>):</p> <p>IVa. Date de naissance [<i>Date of birth (DD/MM/YYYY)</i>]:</p> <p>VI. Nationalité (<i>Nationality</i>):</p> <p>V. Adresse du titulaire (<i>Holder address</i>):</p> <p>XIV. Remarques (<i>Remarks</i>)</p> <p>Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët d'Abidjan Boigny Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</p> <p><i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i></p>	





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

RACI 2000

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019

## CARTE D'EXAMINATEUR DESIGNE FORM 2063

### RECTO

Logo ANAC	<b>I. REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE</b> <i>Republic of Côte d'Ivoire</i> <b>VIII. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</b> <i>National Civil Aviation Authority</i>	Photo
<b>IV. Nom et prénoms (First and last names) :</b>  <b>IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la :</b> <i>Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :</i>  <b>II. EXAMINATEUR PILOTE AVION</b> <b>AEROPLANE PILOT EXAMINER</b>  <b>III. Numéro de l'autorisation (Autorisation number)</b>		<b>VII. Signature du titulaire</b> <i>Holder signature</i>  <b>DT</b>  <b>X. Signature</b> <b>du Directeur Général</b> <i>Director General Signature</i>  <b>XI.</b>
<b>X. Date de délivrance :</b> <i>Date of issue (DD/MM/YYYY)</i>		<b>XIII. Date d'expiration :</b> <i>Expiration date (DD/MM/YYYY):</i>

### VERSO

<b>Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000</b> <i>Card issued in compliance with RACI 2000</i>
<b>XIII. Observations (observations)</b>   <b>IVa. Date de naissance [Date of birth (DD/MM/YYYY)] :</b>  <b>VI. Nationalité (Nationality) :</b>  <b>V. Adresse du titulaire (Holder address) :</b>  <b>XIV. Remarques (Remarks)</b> Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11 <i>If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11</i>
<b>COPIE RESERVE</b>



**Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire**

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

**RACI 2000**

**Edition 05**

**Date : 17 juin 2018**

**Amendement 06**

**Date : 17 juin 2018**

## **MOYENS DE CONFORMITE (MC)**



**Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire**

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

**RACI 2000**

**Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018**

*Handwritten mark*



## MC AU § 1.2.8.2 : CADRE POUR LE PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

### Introduction

Le présent Appendice décrit un cadre pour la mise en œuvre et la tenue d'un programme national de sécurité (PNS) par les États. Un PNS est un système permettant à un État de gérer la sécurité. Le cadre prévoit quatre composants et onze éléments, qui sont brièvement examinés ci-après. La mise en œuvre d'un PNS devrait être adaptée à la taille et à la complexité du système aéronautique de l'État et peut nécessiter une coordination entre plusieurs autorités chargées des fonctions relevant des divers éléments. Le cadre de PNS décrit ici et le cadre du système de gestion de la sécurité (SMS) spécifié à l'Appendice 2 au § 1.2.8 (b) doivent être considérés comme étant complémentaires mais distincts. Le présent appendice décrit aussi sommairement chacun des éléments du cadre.

1. Politique et objectifs nationaux de sécurité
    - 1.1. Cadre législatif national en matière de sécurité
    - 1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité
    - 1.3 Enquête sur les accidents et incidents
    - 1.4 Politique d'application
  2. Gestion du risque de sécurité par l'État
    - 2.1 Exigences relatives à la sécurité des SMS des prestataires de services
    - 2.2 Entente sur les performances de sécurité des prestataires de services
  3. Assurance de la sécurité par l'État
    - 3.1 Supervision de la sécurité
    - 3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité
    - 3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des préoccupations ou des besoins les plus grands, sur la base des données relatives à la sécurité
  4. Promotion de la sécurité par l'État
    - 4.1 Activités internes de formation, de communication et d'information en matière de sécurité
    - 4.2 Activités externes de formation, de communication et d'information en matière de sécurité
- 
1. Politique et objectifs nationaux de sécurité
    - 1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité





L'État a promulgué un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la gestion de la sécurité sur son territoire. Cela comprend la participation des organisations d'aviation de l'État à des activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'État et l'établissement des rôles, responsabilités et relations de ces organisations. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.

#### 1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité

L'État a déterminé, défini et documenté les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue du PNS. Les éléments en question comprennent les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs nationaux de sécurité. Ils comprennent aussi un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS.

#### 1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'État a mis en place un processus indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents, dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer un blâme ou une responsabilité. De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État. Dans le cadre du PNS, l'État maintient l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport aux autres organisations d'aviation de l'État.

#### 1.4 Politique d'application

L'État a promulgué une politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter les événements liés à certains écarts de sécurité et les résoudre à l'interne, dans le cadre de leur SMS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente. La politique d'application fixe aussi les conditions et les circonstances dans lesquelles traiter les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

## 2. Gestion du risque de sécurité par l'État

### 2.1 Exigences relatives à la sécurité des SMS des prestataires de services

L'État a établi les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers opérationnels et géreront les risques de sécurité. Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant les SMS des prestataires. Les exigences, les



règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires.

## 2.2 Entente sur les performances de sécurité des prestataires de services

L'État est convenu, avec les différents prestataires de services, des performances de sécurité de leurs SMS respectifs. Les performances de sécurité convenues de chacun des prestataires de services sont examinées périodiquement pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et qu'elles conviennent en permanence aux prestataires.

## 3. Assurance de la sécurité par l'État

### 3.1 Supervision de la sécurité

L'État a mis en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité. Il a aussi établi des mécanismes pour veiller à ce que la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent des directives réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre). Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et des enquêtes pour vérifier que les directives réglementaires concernant les risques de sécurité ont dûment été prises en compte dans les SMS des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets voulus sur les risques de sécurité.

### 3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité

L'État a mis en place des mécanismes pour collecter et stocker des données sur les dangers et les risques de sécurité à la fois au niveau individuel et au niveau global de l'État. Il a aussi établi des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

### 3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des préoccupations ou des besoins les plus grands, sur la base des données relatives à la sécurité

L'État a établi des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en fonction des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, en utilisant les résultats de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et les risques de sécurité évalués.





#### 4. Promotion de la sécurité par l'État

##### 4.1 Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'État dispense une formation, œuvre à renforcer la sensibilisation et entretient une communication bilatérale de renseignements pertinents en matière de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'État, le développement d'une culture d'organisation favorable à un PNS efficace et efficient.

##### 4.2 Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'État mène des activités d'information et œuvre à renforcer la sensibilisation sur les risques de sécurité, et il entretient une communication bilatérale de renseignements en matière de sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, le développement d'une culture d'organisation favorable à un SMS efficace et efficient.



## MC au § 1.2.9 : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

### 1.1 Niveaux expert, avancé

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Expert 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un paragraphe. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur – auditeur.

Les niveaux 1 à 4 figurent ci-dessous

## 1.2 Niveaux fonctionnel et préfonctionnel

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉ-HENSION	INTERACTIONS
Fonctionnel 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.
Préfonctionnel 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.

Les niveaux 1 et 2 figurent à la page suivante

### 1.3 Niveaux élémentaire et préélémentaire

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Elémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Préélémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

**Note.** Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau de compréhension linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, Elémentaire et préfonctionnel (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.



## MC AU § 2.1.3 LISTE DES CLASSES ET DE TYPES D'AERONEF

### Explication des tableaux

- (a) Le symbole (D) figurant en colonne 3 entre les variantes d'aéronefs du même type ou entre des types différents qui sont séparés par une ligne en colonne 2 indique l'exigence d'une formation aux différences.
- (b) Bien que la mention sur la licence (colonne 4) couvre tous les avions listés en colonne 2, le cours de familiarisation ou de différences pour chaque variante ou type d'avion doit néanmoins être accompli;
- (c) La variante spécifique sur laquelle l'épreuve de qualification de classe a été exécutée doit être portée dans le carnet de vol par l'examineur.

Les listes de qualifications de classe et de type d'aéronefs ci-dessous proviennent du site de l'EASA.



	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Multi-engine piston (land)	MEP (land)	X	—	SP		Class rating MEP (land)  Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.  All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Multi-engine piston (sea)	MEP (sea)	X	—	SP		Class rating MEP (sea)  Aircraft within the class rating MEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.  All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
Aérospatiale	MS 760 Paris	S760	—	X	SP HPA	—	
Aérospatiale / Sud Aviation	SN601 Corvette	SN601	—	X	MP	—	
	SE 210 III	SE210/1083/11/12	X	X	MP	—	
	SE 210 III R						
	SE 210 VIN						
	SE 1083						
	SE 11						
	SE 12						
Aérospatiale / Nord Aviation	Nordatlas 2501	ND25	—	X	MP	—	
Aérospatiale / Nord Aviation	C160 P Transall	ND16	—	X	MP	—	
Aérospatiale / Nord Aviation	260 A Nord 262 A-B-C Nord	ND26	—	X	MP	—	
Aéro Spaceline	377 SGT Super Guppy	SuperGuppy	—	X	MP	—	
AERO Vodochody AEROSPACE a.s.	Ae 270	Aero Vodochody SET	—	—	SP	—	Class rating SET  Class rating SET has been established by the JAA.
Airbus	A300 -B1 -B2 series -B4 series	A300	X	X	MP	X	







## 1. TYPE RATINGS AND LICENSE ENDORSEMENT LIST- ALL AIRCRAFT (INCLUDING HELICOPTER)

Manufacturer	Aircraft model / name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OE GM / OEB / OSD FC available	Remarks
All manufacturers	All powered sailplanes having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller, capable of taking off and climbing under its own power.	TMG	X	—	SP		Class rating TMG  Aircraft within the class rating touring motor glider (TMG) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.
All manufacturers	Single-engine piston (land)	SEP (land)	X	—	SP		Class rating SEP (land)  Aircraft within the class rating SEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.
	Single-engine piston (land) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (land) with retractable undercarriage (RU)						
	Single-engine piston (land) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (land) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (land) with tail wheels (TW)						
	Single-engine piston (land) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (land) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines	SET	X	—	SP		Class rating SET  All aircraft within the class rating SET are listed individually in this table and require EASA classification.  All aircraft within the class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the list.  Revalidation for each SET aircraft must be accomplished individually, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Single-engine piston (sea)	SEP (sea)	X	—	SP		Class rating SEP (sea)  Aircraft within the class rating SEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.
	Single-engine piston (sea) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (sea) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (sea) with cabin pressurisation (P)						



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

	-C4-200 series -F4-200 series						
Airbus	A300 -FFCC	A300FFCC	—	X	MP	—	
Airbus	A310 - 200 series - 300 series A300 - B4 600 series - C4 600 series - F4 600 series	A310/300-600	X	X	MP	—	OE GM (OEB Report for A300/310 stop rudder input warning (SRW), dated 27 March 2015)
Airbus	A300 - 600ST (Beluga)	A300-600ST	—	X	MP	—	
Airbus	A318 - 100 series A319 - 100 series A320 - 100 series - 200 series - neo A321 - 100 series - 200 series - neo	A320	X	X	MP	X	OSD FC A320
Airbus	A330 - 300 series - 200 series - 200 F - 200 MRTT FAF STC A350 - 900 series	A330/350	X	X	MP	X	OSD FC A330/A350 OSD FC A330 MRTT FAF STC
Airbus	A340 - 200 series - 300 series - 500 series - 600 series	A340	X	X	MP	X	OSD FC A340
Airbus	A380 - 800 series	A380	—	X	MP	X	OSD FC A380
Airbus	A400M	A400M	—	X	MP	—	
Air Tractor Inc.	AT-402, -402A, -402B AT-502, -502A, -502B AT-503, -503A AT-602 AT-802 AT-802 A AT-802 (amphibious) AT-802 A (amphibious)	AT-4/5/6/8 SET	X	—    X	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA OE GM AT-4/5/6/8 SET, dated 03 Jan 2018. Training levels between AT-802/A and AT-802/A (amphibious) have not been evaluated.
ALenia AERMACchi	C27J	C27J	—	X	MP	—	
Antonov	An-26 An-26B	AN26	X	X	MP	—	
Asta GAF	Normad -22B -24A	AstaMET	X	X	SP	—	
ATR	ATR 42 (not PEC equipped) - 42-200 / -300 / -320 ATR 42 (PEC equipped) - 42-400 / -500 ATR 72 (not PEC equipped)	ATR42/72	X	X	MP	X	OSD FC ATR 42/72  PEC = propeller electronic control



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 72-101 / -102 / -201 / -202 / -211 / -212</li> <li>ATR 72 (PEC equipped)</li> <li>- 72-101 / -102 / -201 / -202 (with mod 4371)</li> <li>- 72-211 / -212 (with mod 3973 or 4371)</li> </ul>							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ATR 42 (glass cockpit or 42-600)</li> <li>- 42-500 (with mod 5948)</li> <li>ATR 72 (glass cockpit or 72-600)</li> <li>- 72-212A (with mod 5948)</li> </ul>							
BAE Systems (Operations) Ltd	H5 748 series	H5748	—	X	MP	—		
BAE Systems (Operations) Ltd	Jetstream 41	Jetstream 41	—	X	MP	—		
Beechcraft Raytheon	RA-390	RA390	—	X	SP HPA	—		
Beriev	Be-200ES-E	BER2E	—	X	MP	—		
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B707 -100 series</li> <li>-300 series</li> <li>B720</li> </ul>	B707/720	X	X	MP	—		
Boeing	B717 series	B717	—	X	MP	—		
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B727 -100 series</li> <li>-200 series</li> </ul>	B727	X	X	MP	—		
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B737 -100 series</li> <li>-200 series</li> </ul>	B737 100-200	X	X	MP	—		
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B737 CL -300 / -400 / -500 series</li> <li>B737 NG -600 / -700 / -800 / -900 / -900 ER series</li> <li>B737 MAX -8 / 9 series</li> </ul>	B737 300-900	X	X	MP	X	OSD FC B737	
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B747 -100 series</li> <li>-200 series</li> <li>-300 series</li> <li>B747-SP</li> </ul>	B747 100-300	X	X	MP	—		
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B747 -400 series</li> <li>-400 F series</li> <li>B747 -8 series</li> <li>-8F series</li> </ul>	B747-400	X	X	MP	X	OSD FC B747	
Boeing	<ul style="list-style-type: none"> <li>B757 -200 series</li> <li>-300 series</li> <li>B767 -200 series</li> <li>-300 series</li> <li>-300 F series</li> <li>B767 -400 ER</li> </ul>	B757/767	X	X	MP	X	OSD FC B757/767	
Boeing	B777 -200 series	B777/787	X	X	MP	X	OSD FC B777/787	



	- 300 series B777						
	B787 - B series - 9 series - 10 series						
Bombardier Inc.	CL 215	CL215	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 215T	CL215T	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 415	CL415	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	Challenger series CL 600 CL 601-1A CL 601-3A	CL600/601	X	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL-600-2B16 - Challenger 604	CL604/605	X	X	MP	X	OSD FC CL-600-2B16
	CL-600-2B16 - Challenger 605 - Challenger 650						
Bombardier Inc.	CL600-2B18 CL 65 Regional Jet series CRJ - 100 - 200 - 440 - Challenger 850	CL65	X	X	MP	X	OSD FC CRJ Series  OE GM (OEB report Rockwell Collins HGS 4200 dual head-up guidance system (STC), dated 4 November 2011)
	CL600-2C10 - 700 - 701 - 702 - Challenger 870						
	CL600-2D15 - 705						
	CL600-2D24 - 900 - Challenger 890						
	CL600-2E25 - 1000						
Bombardier Inc.	BD-100-1A10 - Challenger 300 - Challenger 350	CL30	X	X	MP	X	OSD FC Challenger 300/350
Bombardier Inc.	BD700-1A10 (Global Express XRS) BD700-1A11 (Global 5000)	BD-700	X	X	MP	X	OSD FC BD-700
	BD700-1A10 GVFD (Global 6000) BD700-1A11 GVFD (Global 5000 GVFD)						
Bombardier Inc.	DHCB -100 series -200 series -300 series DHCB -400 series	DHCB	X	X	MP	X	OSD FC DHCB
British Aerospace / AVRO	ATP Jetstream 61	Bae/ATP/Jetstream 61	—	X	MP	—	
British Aerospace / AVRO	AVRO RJ series 146 -100 series	AVRORJ/Bae146	X	X	MP	—	



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

	146 -200 series 146 -300 series						
British Aerospace / AVRO	BAC 1-11 -200 series -400 series -500 series	BAC1-11	X	X	MP	—	
C Series Aircraft Limited Partnership	BD-500-1A10 (CSeries 100) BD-500-1A11 (CSeries 300)	BD-500	X	X	MP	X	OSD FC BD-500
Casa	C212 series	C212	—	X	MP	—	
Casa	C-295	C295	—	X	MP	—	
Casa	CN-235	CN235	—	X	MP	—	
Cessna	206 A/T Soloy 207 A/T Soloy 210 (Silver Eagle) 206 A/T Soloy (sea) 207 A/T Soloy (sea) 206 with STC 10061949 208 208 (sea)	Cessna SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the IAA Training levels between Cessna SET land and sea aircraft have not been evaluated.
Cessna	CS01/S00SP CS51/S50SP	CS01/551	X	X	SP HPA	—	
Cessna	510 (Citation Mustang)	CS10	—	X	SP HPA	X	OSD FC CS10 (Mustang)
Cessna	S25 – C1 S25 – C11 S25A – C12 S25 – C11+ S25A – C12+ S25B – C13 S25B – C13+ S25C – C14 S25 – M2	C525	X	X	SP HPA	X	OSD FC C525
Cessna	C560XL C560XLS C560XLS+	C560XL/XLS	X	X	MP	X	OSD FC C560 XL / XLS / XLS+
Cessna	C 500 C 550 CS 550 CS 550 Bravo 560 (Citation V)	C500/550/560	X	X	MP	X	



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

	560 (Citation Ultra)							
	560 Encore							OSD FC CE-560 Encore / Encore+
	560 Encore+							
Cessna	C650 Citation III Citation VI Citation VII	C650	X	X	MP	—		
Cessna	C680 Sovereign C680 Sovereign+ C680A Latitude	C680	X	X	MP	X		OSD FC C680
Cessna	C750 Citation X	C750	—	X	MP	X		OSD FC C750
Cessna / Reims Aviation	F406 425	C406/425	X	X	SP HPA	—		
Cessna / Reims Aviation	441	C441	—	X	SP HPA	—		
Cirrus Aircraft Company	SF50 Vision Jet	SF50	—	X	SP HPA	X		OSD FC SF50
Consolidated Vultee Aircraft	CV 240-4 CV 340 CV 440	CV240/340/440	X	X	MP	—		
Consolidated Vultee Aircraft	CV 580	CV580	—	X	MP	—		
Dassault	Falcon 10 Falcon 100	Falcon 10/100	X	X	MP	—		
Dassault	Falcon 20 series Falcon 200	Falcon 20/200	X	X	MP	—		
Dassault	Falcon 900 EX EASy Falcon 900 DX Falcon 900 LX Falcon 900EX EASyII Falcon 900DX EASyII Falcon 900LX EASyII	Falcon900EX EASy	X	X	MP	X		OSD FC Falcon 900EX EASy / 900DX / 900 LX / 900EX EASyII / 900DX EASyII / 900LX EASyII
Dassault	Falcon 2000 Falcon 2000 EX	Falcon2000/2000EX	X	X	MP	X		OSD FC Falcon 2000/2000EX
Dassault	Falcon 2000 EX EASy Falcon 2000 DX Falcon 2000 LX Falcon 2000EX EASy II Falcon 2000DX EASy II Falcon 2000LX EASy II Falcon 2000LXS Falcon 2000S	Falcon2000EX EASy	X	X	MP	X		OSD FC Falcon 2000EX EASy / 2000DX / 2000LX / 2000LXS / 2000S
Dassault	Falcon 7X Falcon 7X EASy II Falcon 8X	Falcon 7X	X	X	MP	X		OSD FC Falcon 7X/8X
Dassault	Mystere Falcon 50	Falcon50/900	X	X	MP	X		



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

	Falcon 50EX						OSD FC Mystere Falcon 50/50EX/900/900C/900EX
	Mystere Falcon 900						
	Falcon 900C						
	Falcon 900EX						
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-3 Turbo-Otter	DHC3 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA. Training levels between DHC3 SET land and sea aircraft have not been evaluated.
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-2 Turbo-Beaver	DHC2 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
De Havilland - Canada (Bombardier)	DHC7	DHC7	—	X	MP	—	
Diamond Aircraft Industries GmbH	DA 42 (DA 42, DA 42 M, DA 42 NG, DA 42 M-NG) DA 62	MEP (land)	X	—	SP	X	Class rating MEP (land) OE GM (OEB report DA42 series, dated 1 November 2014)
Dornier	DO 128-6	D128	—	X	SP	—	
Dornier	DO 28-G92	D28-G92	—	X	SP	—	
Dornier	DO 328-100	DO 328-100	—	X	MP	—	
Dornier	DO 328-300	DO 328-300	—	X	MP	—	
Eclipse Aerospace	Eclipse EA500 - Eclipse 500 - Eclipse 550	EA500	—	X	SP HPA	X	OE GM (OEB report EA500, dated 9 December 2015) OE GM (OEB report Jet Ready EA500 oxygen system (STC), dated 19 July 2011)
Embraer	Bandeirante EMB 110	EMB110	—	X	SP	—	
Embraer	EMB 120 Brasilia	EMB 120	—	X	MP	—	
Embraer	EMB - 145 -135, 145 series	EMB 135/145	X	X	MP	X	OSD FC EMB-135/145
	EMB - 145 -135, 145 series equip with Autothrottle						OSD FC EMB-135/145 Revision D 26, Oct. 2018
Embraer	EMB-500 (Phenom 100) EMB-505 (Phenom 300)	EMB 500/505	X	X	SP HPA	X	OSD FC EMB-500/505
Embraer	EMB-550 (Legacy 500) EMB-545 (Legacy 450)	EMB 550	—	X	MP	X	OSD FC Embraer 550 / Embraer 545
Embraer	ERJ 170-100 (Embraer 170) ERJ 170-200 (Embraer 175) ERJ 190-100 (Embraer 190, Lineage)	EMB170	X	X	MP	X	OSD FC EMB 170



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

	ERJ 190-200 (Embraer 195)						
	ERJ 190-300 (Embraer 190 E2)						
Fokker / Fairchild	FH227 F 27A/F/I F 27 series	F 27	X	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 28 series	F 28	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 50	F 50	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F70 F100	F70/100	X	X	MP	—	
Grob Aircraft AG	G 120 TP - analog avionics series	G 120TP SET	X	—	SP	—	Class rating SET
	G 120 TP - digital avionics series						
Grob Aircraft AG	G 520T	G520 SET	—	—	SP HPA	—	Class rating SET
Grumman	Tracker S2FT	S2FT	—	X	SP	—	
Grumman Gulfstream	Grumman G-159	Gulfstream I	—	X	MP	—	
Grumman Gulfstream	Grumman G-1159 Grumman G-1159A	Gulfstream II/III	X	X	MP	—	
Gulfstream Aerospace Corporation	Am. G-164D	Gulfstream SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the IAA
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream 1159C (Gulfstream IV) Gulfstream IV SP (G300/G400)	G-IV	—	X	MP	X	OSD FC G-IV
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream IV-X (G350/G450) Gulfstream V Gulfstream V-SP (G500/G550)	G-V	X	X	MP	X	OSD FC G-V
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream GV1 (G650) Gulfstream GV1 (G650) - with PlaneView II Avionics Software Version "Block Point I" (ASC 901) - G650ER	GV1	X	X	MP	X	OSD FC GV1 (G650)
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G150 (G150)	G150	—	X	MP	X	OSD FC G150
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G200 (G200)	G200	—	X	MP	X	OSD FC G200
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G280 (G280)	G280	—	X	MP	X	OSD FC G280
Handley Page	Herald series	Herald	—	X	MP	—	





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Hawker Beechcraft Corporation	4000 (Hawker 4000) 4000 BPU (Hawker 4000 BPU)	HA4T	X	X	MP	X	OSD FC HBC 4000
Hawker Beechcraft Corporation	Hawker 125 Series - Hawker 800XP / ProLine 21 - Hawker 750 / ProLine 21 Hawker 125 Series - Hawker 900XP / ProLine 21 and IFIS 5000 - Hawker 850XP / ProLine 21 and IFIS 5000 Bee 125 - 800 series - 1000 series	HS125	X	X	MP	—	Differences training is applicable when equipped with an EFB software package.  When the EFB software package is not installed Level B familiarisation is required.
Hawker Beechcraft Corporation	BE-200/B200 BE-C90A/B/ST BE-C90/90-1 BE-E90 BE-F90/F90-1 BE-90/A90/B90 BE-200PL21/B200ST/250 BE-C90GT/C90GT+	BE90/99/100/200	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE90/200
Hawker Beechcraft Corporation	Model G36 with turbo-prop engine (Bonanza)	BE36TC SET	—	—	SP	—	Class rating SET
Hawker Beechcraft Corporation	1900 1900 C 1900 D 300 300LW B300/B300C (except with ProLine 21) B300/B300C (with ProLine 21) 300 (FF serial with ProLine 21)	BE300/1900	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE300/1900
Hawker Beechcraft Corporation	Beechjet 400 series MU 300 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)	Beech400/MU300	X	X	MP	— X	OSD FC BE-400XT
Hawker Siddeley / Bae	Jetstream 3100 series 3200 series	Jetstream31/32	X	X	MP	—	
Hispano Aviación	HA-200 R, A, B, D (SAETA) HA-200 E (Super SAETA) HA-220	SAETA	X	X	SP HPA	—	



Honda Aircraft Company	HA-420 (HondaJet) HA-420 (Elite)	HA-420	—	X	SP HPA	X	OSD FC HA-420 OSD FC HA-420: Rev.1
Israel Aircraft Industry	IAI -1121 Jetcommander -1123 Commodore Jet -1124 Westwind IAI -1125 Astra	IAI1121/23/24  IAI1125	X  —	X  X	MP  MP	—  —	
Junkers	Junkers 52	JUS2	—	X	MP	—	Considered as aircraft referred to in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008
Learjet (Bombardier)	Learjet -20 series -30 series	Learjet20/30	X	X	MP	—	
Learjet (Bombardier)	45 (Learjet 40 series, LR-40) 45 (Learjet 45 series, LR-45) 75 (Learjet 70 series, LR-70) 75 (Learjet 75 series, LR-75)	Learjet45/75	X	X	MP	X	OSD FC Learjet LR-40/LR-45/LR-70/LR-75
Learjet (Bombardier)	Learjet -55 series	Learjet55	—	X	MP	—	
Learjet (Bombardier)	Model 60 (Learjet 60 series) LJ 60XR (Learjet-60 XR)	Learjet60	X	X	MP	X	OE GM (OEB report Learjet60/60XR, dated 8 August 2007)
Leteczek	L410 LVP	LetL410	—	X	MP	—	
Lockheed	L188 Electra series A L188 Electra series C	L188 Electra	X	X	MP	—	
Lockheed	L382 G (C-130)	Heracles	—	X	MP	—	
Lockheed	L1011 Series	L1011	—	X	MP	—	
Lockheed	L1329	Jetstar	—	X	MP	—	
Lockheed	Constellation Series	L1049	—	X	MP	—	
MBB	HFB 320	HFB320	—	X	MP	—	
MBB	VFW 614	VFW-614	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas	Douglas A-26B	DCA26	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas	DC-3A-51C3G DC-3C-5C3G	DC3	—	X	MP	—	Considered as aircraft referred to in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008  Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC4	DC4	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas	DC6 series	DC6	—	X	MP	—	



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

McDonnell Douglas	DC7C	DC7	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC8 -33 -50, 60, 70 series	DC8	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 10-50 series	DC9 10-50	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 80 series MD 88 series MD 90 series	DC9 80/MD88/ MD90	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC 10 series	DC 10	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	MD 11	MD 11	—	X	MP	—	
Mitsubishi	MU 2B series	MU2B	—	X	SP HPA	—	
Pacific Aerospace Corporation	PAC750XL	PAC750XL SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P166	Piaggio 166	—	X	SP	—	
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P180 Avanti I P180 Avanti II P180 Avanti EVO	Piaggio 180	X	X	SP HPA	X	OSD FC P180
Pilatus Britten	BN2T Turbine Islander BN2T - 4P MSSA BN2T - 4S Defender	BN2T	X	X	SP	—	
Pilatus	PC-6 (manual stabiliser trim) PC-6 (electrical stabiliser trim)	Pilatus PC6 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
Pilatus	PC-7	Pilatus PC7 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
Pilatus	PC-7 MkII PC-9 PC-9 (M)	PC9/PC7MkII	X	—	SP HPA	—	
Pilatus	PC-12/47E (PC-12 NG) PC-12 PC-12/45 PC-12/47	Pilatus PC 12 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET OE GM (OEB Report PC-12, dated 6 November 2015)
Pilatus	PC-24	PC-24	—	X	SP HPA	X	OSD FC PC-24 23 March 2018
Piper	PA-31 (Navajo, Navajo Chieftain, Mojave)	MEP (land)	—	—	SP	—	Class rating MEP (land)
Piper	PA-31T series (Cheyenne, Cheyenne II, Cheyenne III)	PA31T/42	X	X	SP HPA	—	



	PA-42 series (Cheyenne III, Cheyenne IV)						
Piper	PA-46-310P (Malibu) PA-46-350P (Malibu Mirage) PA-46R-350T (Malibu Matrix)	SEP (land)		—	SP	—	Class rating SEP (land) for PA-46-310P (Malibu), PA-46-350P (Malibu Mirage), and PA-46R-350T (Malibu Matrix).  Difference levels for the PA-46R-350T (Malibu Matrix) have not been evaluated.  Differences training which is not further specified, was established by the JAA between the Piper PA-46-310P (Malibu)/PA-46-350P (Malibu Mirage) and the PA-46-500TP (Malibu Meridian) aircraft.
Piper	PA-46-500TP (Malibu Meridian)	PA-46 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET for PA-46-500TP (Malibu Meridian), the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX), and the PA-46-600TP (M600).  The Piper PA-46-500TP (Malibu Meridian) and the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX) aircraft have been evaluated as variants requiring familiarisation.  OE GM (OEB report PA-46 Jetprop DLX / PA-46-500TP (Malibu Meridian), dated 28 June 2012.)  The PA-46-600TP (M600) was assessed as variant for the license endorsement PA-46 SET, requiring differences training.
Jetprop LLC Piper (STC)	PA-46 Jetprop DLX						
Piper	PA-46-600TP (M600)						
PT Industry	PTN CN 235-110	PTN CN 235	—	X	MP	—	
PZL (Polskie Zakłady Lotnicze)	M28 - 02-W - 05	PZL-M28	X	X	MP	X	OSD FC PZL M28
Quest Aircraft Design LLC	Kodak 100	SET Kodak 100	—	—	SP HPA	—	Class rating SET
Rhein Flugzeugbau	FT 600	Rhein Flugzeugbau SET	—	—	SP	—	Class rating SET  Class rating SET has been established by the JAA.
Rockwell	AC 880T AC 690 series AC 900 series	Rockwell MET	X	X	SP HPA	—	
Rockwell International	MA-265 series	MA265	—	X	MP	—	



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

RJAG Aerospace Services GmbH	Dornier 228 228-100 228-200 228-101 228-201 228-202 228-212	D228	X	X	SP	X	OSD FC Dornier 228
	Dornier 228: 228-212 NG						
Saab	SAAB SF340 series	SAAB340	—	X	MP	—	
Saab	SAAB 2000	SAAB2000	—	X	MP	—	
Short (Bombardier)	SC7 Skyvan	SC7Skyvan	—	X	SP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SD3 - 30	SD3-30/60	X	X	MP	—	
	- 60						
Short Brothers (Bombardier)	SC5 Belfast	Belfast	—	X	MP	—	
SOCATA	TBM 700 A (TBM 700)	TBM SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET OE GM - FC TBM 700, dated 18 Jan 2018
	TBM 700 B (TBM 700)						
	TBM 700 C1 (TBM 700)						
	TBM 700 C2 (TBM 700)						
	TBM 700 N • TBM 850						
	TBM 700 N • TBM 850 G1000						
	TBM 700 N • TBM 900						
TBM 700 N • TBM 910							
TBM 700 N • TBM 930							
SST Flugtechnik GmbH	EA 400 - Extra 400	SEP (land)	—	—	SP	X	OE GM (OEB report EA400/EA400-500, dated 11 December 2015) Class rating SEP(land) Class rating SET
	EA 400-500 - Extra 500	Extra500 SET	—	—	SP		
Sukhoi Civil Aircraft	RRJ-95B (Superjet 100)	RRJ95	—	X	MP	X	OSD FC RRJ-95B
Swearingen / Fairchild	226 T 226 T(B)	SA226/227	X	X	SP HPA	—	
	226 AT 226 TC						
	227 TT						
	227 AC 227 AT						
	227 BC						



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Thrush Aircraft Inc.	S2R turbo thrush	Snow/Ayres SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
Viking Air Limited	DHC-6 (Twin Otter) Series 400	DHC6	X	X	SP	X	OSD FC DHC6  DHC-6 series 100 and 200 have not been evaluated.
	DHC-6 (Twin Otter) Series 300						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 200						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 100						
Vickers-Armstrong	Vanguard	Vanguard	—	X	MP	—	
Vickers-Armstrong	Viscount	Viscount	—	X	MP	—	
Vulcanair S.p.A.	AP68TP-600 Vultur	AP68TP-600	—	X	SP	X	OSD FC AP68TP-600
	AP68TP-300 ("Spartacus")	AP68TP-300	—	X	SP	—	
	SF600	SF600	—	X	SP	—	
	SF600A	SF600A	—	X	SP	—	



## 2. TYPE RATINGS AND LICENSE ENDORSEMENT LIST \_ HELICOPTER

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Agusta Bell - SE Piston -	Agusta Bell 47G-2		Bell 47			
	Agusta Bell 47G-2A-1					
	Agusta Bell 47G-3B-1					
	Agusta Bell 47G-4					
	Agusta Bell 47G-4A					
	Agusta Bell 47J					
	Agusta Bell 47J-2					
Agusta Bell - SE Turbine -	Agusta Bell 206 A	(D)	Bell 206			
	Agusta Bell 206 B					
	Agusta Bell 206 L					
	Agusta Bell 204	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Agusta Bell 205					
Agusta Bell - ME Turbine -	Agusta Bell 212	(D)	Bell 212/412	X		
	Agusta Bell 412					
	Agusta Bell 412 SP					
Leonardo - SE Turbine -	A119 -A119 IDS	(D)	A119		X	For OSD_FC Data contact Pietro.Ferrillo@leonardocompany.com
	AW119MKII (Ka)					
	AW119MKII (Kx)					
Leonardo - ME Turbine -	A109 A	(D)	A109			
	A109 A II					
	A109 C					
	A109 K2					
	A109 LUH					
	AB139 / AW139		A139	X	X	For OSD_FC Data contact Pietro.Ferrillo@leonardocompany.com
	A109E	(D)	AW109		X	For OSD_FC Data contact Pietro.Ferrillo@leonardocompany.com
	A109S					
	A109S Trekker					
	AW109SP					
AW169		AW169	X	X	For OSD_FC Data contact Pietro.Ferrillo@leonardocompany.com	
AW189		AW189	X	X	For OSD_FC Data contact Pietro.Ferrillo@leonardocompany.com	
Agusta Sikorsky - ME Turbine -	Agusta S-61 N 1		SK-61	X		
Airbus Helicopters - SE Turbine -	SA 341 G -Gazelle		SA341/342			
	SA 342 J -Gazelle					
	SA 3180 - Alouette II		SA318/SE313			
	SA 318 B- Alouette II					
	SA 318 C- Alouette II					
	SA 3130 - Alouette II					
	SA 313 B- Alouette II					



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks	
Airbus Helicopters - SE Turbine -	SE 3160 - Alouette III	(D)	SA316/319/315				
	SE 316 B - Alouette III						
	SE 316 C - Alouette III						
	SA 319 B - Alouette III						
	SA 315 B - Lama						
	SA 360 - Dauphin		SA360				
	SO 1221-Djinn		SO 1221				
	EC 120B- Colibri		EC120B		X	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com	
	AS 350 (B, D, B1, B2, BA, BB) - Ecureuil	(D)	AS 350 / EC130			X	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com
	AS 350 B3 - Ecureuil						
AS 350 B3 Arriel 2B1 - Ecureuil							
AS 350 B3e - Ecureuil							
EC 130 B4 - Ecureuil							
EC 130 T2 - Ecureuil							

Airbus Helicopters - ME Turbine -	SA 330 F - Puma		SA 330	X			
	SA 330 G - Puma						
	SA 330 J - Puma						
	AS 332 (C, C1, L, L1) - Super Puma	(D)	AS 332 / EC 225	X	X	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com	
	AS 332 e (C1e, L1e) - Super Puma						
	AS 332 L2 - Super Puma						
	EC225 LP - Super Puma						
	EC175-B		EC175	X	X OSD Normal revision 1 dated 16/05/16	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com	
	AS 355 E - Ecureuil	(D)	AS355			X	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com
	AS 355 F - Ecureuil						
	AS 355 F1 - Ecureuil						
	AS 355 F2 - Ecureuil						
	AS 355 N - Ecureuil						
	AS 355 NP - Ecureuil						
	SA 365 C - Dauphin		SA365 C	X			
SA 365 C1 - Dauphin							
SA 365 C2 - Dauphin							
SA 365 C3 - Dauphin							
SA 365 N - Dauphin 2	(D)	S365 / EC155	X	X	For OSD_FC Data contact alain.madec@airbus.com christophe.pozzo-di-borgo@airbus.com		
SA 365 N1 - Dauphin 2							
SA 365 N2 - Dauphin 2							
SA 365 N3 - Dauphin 2							
SA 365 N3+ - Dauphin 2							
EC 155 B/B1							

ka





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	BO 105 A BO 105 C BO 105 D BO 105 LS A-1 BO 105 LSA-3 BO 105 S BO 105 CBS		BO 105			
Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	MBB-BK117 A-1 MBB-BK117 A-3 MBB-BK117 A-4 MBB-BK117 B-1 MBB-BK117 B-2 MBB-BK117 C-1	(D)	BK117	X		MBB-BK117A-1 is not considered as complex due to MTOM 2850Kg
Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	BK 117 C-2 BK 117 C-2e BK 117 D-2	(D)	EC145 (BK117)	X	X	For OSD_FC Data contact information.osd@airbus.com
Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	EC 135 P1 CDS /CPDS EC 135 P2 EC 135 P2+ EC 635 P2+ EC 135 P3 EC 635 P3 EC 135 P3H EC 135 T1 CDS/ CPDS EC 635 T1 EC 135 T2 EC 135 T2+ EC 635 T2+ EC 135 T3 EC 635 T3 EC 135 T3H	(D)	EC135/635		X	For OSD_FC Data contact information.osd@airbus.com



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Édition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Bell Helicopters - SE Piston -	Bell 47 D		Bell 47			
	Bell 47 G					
	Bell 47 G-1					
	Bell 47 G-2					
	Bell 47 G-3 B-1					
	Bell 47 G-4					
	Bell 47 G-4A					
	Bell 47 G-5					
	Bell 47 H-1					
	Bell 47 J					
	Bell 47 J-2					
Bell 47 J-2 A						
Bell Helicopters - SE Turbine -	Bell 47 T		Bell 47 T			
	Bell 47 T A					
	Bell 204	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Bell 205 A-1					
	Bell UH-1D					
	Bell UH-1H					
	Bell 206 A	(D)	Bell 206			
	Bell 206 B					
	Bell 206 B 2					
	Bell 206 B 3					
	Bell 206 L				X	For OSD_FC Data contact pselight@bh.com
	Bell 206 L-1					
	Bell 206 L-3					
Bell 206 L-4						
Bell 407	(D)	Bell 407		X	For OSD_FC Data contact pselight@bh.com	
Bell 407GX						
Bell 407GX1					BHT-407-EASA-FCD dated 16/11/18 Rev.1	
Bell 214 B		Bell 214	X			
Bell 214 B 1						
Bell 505		Bell 505		X	BHT-505-EASA-FCD dated 09/09/17	
Bell Helicopters - ME Turbine -	Bell 206 LT Twin ranger		Bell 206 LT			
	Bell 212	(D)	Bell 212/412	X	X	For OSD_FC Data contact psemedium@bh.com
	Bell 412					
	Bell 412 SP					
	Bell 412 HP					
	Bell 412 EP					
	Bell 412 EPI					
Bell 214 ST		Bell 214 ST	X			
Bell Helicopters - ME Turbine -	Bell 222	(D)	Bell 222/230/430	X		
	Bell 222 A					
	Bell 222 B					
	Bell 222 UT					
	Bell 222 SP					
	Bell 230					
	Bell 430					
Bell 427		Bell 427				



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
	Bell 429		Bell 429		X	For OSD_FC Data contact pseinter@bh.com
Boeing-Vertol - ME Turbine -	Boeing 234 LR		BV 234	X		
Brantly - SE Piston -	B-2 B-2B		Brantley B2			
Breda Nardi - SE Piston -	Breda Nardi 269		HU 269			
Breda Nardi - SE Turbine -	Breda Nardi 369		HU 369/ MDS00N / 600N			Difference training necessary to fly the Mc Donnell Douglas
Bristol Aircraft - SE Piston -	B-171-B		Bristol 171 B			
Leonardo - ME Turbine -	EH101-510		EH101	X		
Enstrom - SE Piston -	F-28A F-28C F-28C-2 F-28F F-28F-R 280 280C 280F 280FX		ENF 28		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com
Enstrom - SE Turbine -	480 480B		ENF 480		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com
Erickson Air Crane Incorporated - ME Turbine -	S 64 F		S 64 F	X		
Hélicoptères Guimbal - SE Piston -	Cabri G2		Cabri G2		X	For OSD_FC Data contact support@guimbal.com
Hiller - SE Piston -	UH 12 A UH 12 B UH 12 E		UH 12			
Hiller - SE Turbine -	UH 12 T		UH 12 T			



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Hughes / Schweitzer - SE Piston -	269 A 269 B 269 C 300 C 300 CB 300 CB I		HU 269			
Hughes / Schweitzer - SE Turbine -	330 SP 333		SC 330			
Kaman - SE Turbine -	Kaman K 120D		K 1200			
McDonnell Douglas Helicopters - SE Turbine -	Hughes 369 D Hughes 369 E Hughes 369 FF Hughes 369 HE Hughes 369 HS MD 500 N ( NOTAR) MD 520 N AMDS00N MD 600 N	(D)	HU369 / MDS00N / 600N			
McDonnell Douglas Helicopters - ME Turbine -	MD 900 MD 902	(D)	MD 900 / 902			
Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Piston-	Kamov KA 26 D		KA 26 D	X		
Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Turbine-	Kamov KA 32 A MIL MI-8 MIL MI 17 MIL MI 171 MIL MI 172		KA 32 MI 8	X X		
P.Z.L Swidnik, Poland - SE Turbine -	PZL SW-4		SW-4			
P.Z.L Swidnik, Poland - ME Turbine -	MIL MI-2 PZL KANIA PZL W-3 PZL W-3A		MI 2 KANIA W-3 SOKOL	X X X		
		(D)			X	For OSD_FC Data contact PL-Catsooni.kuppont@pzsco.pl PL-Catsooni.kuppont@pzsco.pl
Robinson - SE Piston -	R 22 R 22 A R 22 B R 44 R 44 Raven R 44 Raven II		R 22 R 44		X X	OSD_FC Data available @ TC holders website: www.robinsonheli.com OSD_FC Data available @ TC holders website: www.robinsonheli.com



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Robinson - SE Turbine -	R 66		R 66		X	OSD_FC Data available @ TC holders website: www.robinsonheli.com

Sikorsky - SE Piston -	S 55		S 55	X		
Sikorsky - ME Turbine -	S 58		S 58	X		
	S 76 A S 76 A+ S 76 A++	(D)	SK 76	X	X	
	S 76 B					
	S 76 C					
	S76D	(D)	S76		X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com
	S76C+ S76 C++					
	S-61 N S-61 S		SK 61	X		
S-92 A		SK 92	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com	

Silvercraft - SE Piston -	SV 4		SV 4			
------------------------------	------	--	------	--	--	--

Westland - SE Piston -	Westland Bell 47 G3 B-1		Bell 47			
---------------------------	-------------------------	--	---------	--	--	--

Westland Helicopters - SE Piston -	Westland S 55 Series 1	(D)	WHS 55	X		
Westland Helicopters - SE Turbine -	Westland S 55 Series 3					

EASA Type ratings and license endorsement list \_ Helicopter 23 January 2019



## MC A L'APPENDICE AU § 2.5 : LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE - AVION NIVEAUX DE COMPETENCE

### 1. Habileté de pilotage essentielle

Le niveau de compétence auquel le candidat aura rempli les conditions de la licence de pilote privé spécifiées au chapitre 2, § 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.

### 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 fera 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.

### 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 sera 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 prouvera 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 devrait être étayée par des éléments concrets et correspondre à un plan d'action.

#### 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 aura 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.



## MC 1 au Chapitre 6 - APPAREIL CARDIO-VASCULAIRE

- 1) Un électrocardiogramme d'effort est exigé :
  - (a) en cas de signes ou symptômes évoquant une maladie cardio-vasculaire ;
  - (b) en cas de doute sur l'électrocardiogramme de repos ;
  - (c) (réservé) ;
  - (d) à l'Age de 60 ans, puis tous les ans pour le renouvellement d'un certificat de Classe 1 ;
  
- 2)
  - (a) Le dosage des lipides sériques est un examen de dépistage dont les anomalies manifestes demandent la réalisation d'examens complémentaires ;
  - (b) Un bilan cardiologique doit être pratiqué en cas d'existence de plusieurs facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension artérielle, etc.).
  
- 3) La pression artérielle systolique doit être enregistrée à l'apparition des bruits de Korotkoff (phase I) et la pression diastolique à leur disparition (phase V). La pression artérielle doit être mesurée deux fois. La constatation d'une augmentation de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque de repos doit demander des examens supplémentaires.
  
- 4) Le traitement antihypertenseur doit recevoir l'agrément du médecin évaluateur. En général, les médicaments autorisés sont :
  - (a) les diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé ;
  - (b) certains bêta-bloquants (généralement hydrophiles) ;
  - (c) les inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine ;
  - (d) les agents bloquants les canaux calciques lents.
  
- Pour la Classe 1, une hypertension artérielle traitée par médicaments peut imposer la restriction multi-pilote.
- Pour la Classe 2, une restriction au vol avec pilote de sécurité peut être exigée.
  
- 5) En cas de suspicion d'une coronaropathie asymptomatique, une épreuve d'effort doit être exigée, suivie si besoin d'une scintigraphie et/ou d'une angiographie des coronaires.
  
- 6) Réservé
  
- 7) Tout candidat asymptomatique ayant réduit ses facteurs de risque de façon satisfaisante et n'ayant pas besoin de traitement anti-angoreux 9 mois après







l'événement initial (pontage ou angioplastie coronaire) doit effectuer un bilan complet montrant :

- (a) un résultat satisfaisant d'électrocardiogramme d'effort non limité par la survenue de symptômes d'intolérance ;
  - (b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche supérieure à 50%, sans anomalie notable de la mobilité pariétale et une fraction d'éjection ventriculaire droite normale ;
  - (c) un résultat satisfaisant d'un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures ;
  - (d) Réservé
- 8) (a) Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction exige la réalisation d'un bilan par un cardiologue reconnu par, le médecin évaluateur . Ce bilan doit comporter :
- (1) un électrocardiogramme de repos et d'effort
  - (2) un électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures
  - (3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle
  - (4) une coronarographie
  - (5) une exploration électrophysiologique
- (b) Il n'est pas indispensable de procéder à des explorations complémentaires quand on n'observe que :
- (1) un seul complexe ectopique auriculaire ou jonctionnel par minute sur un électrocardiogramme de repos ;
  - (2) un seul complexe ectopique ventriculaire par minute sur un électrocardiogramme de repos.
- (c) De même, il est possible d'envisager la prorogation du certificat par le médecin évaluateur trois mois après la mise en place d'un stimulateur cardiaque dans la mesure où :
- (1) il n'existe pas d'autre raison d'inaptitude ;
  - (2) l'appareil fonctionne avec une sonde bipolaire ;
  - (3) le candidat n'est pas dépendant du stimulateur ;
  - (4) l'électrocardiogramme d'effort, pratiqué jusqu'au stade IV de Bruce ou son équivalent, sans manifestation d'intolérance, ne montre pas d'anomalie ou de signes d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile en cas de troubles de la conduction ou de complexes stimulés sur l'électrocardiogramme de repos ;
  - (5) l'échographie Doppler bidimensionnelle ne montre pas d'anomalie ;



- (6) L'enregistrement Holter n'indique pas de tendance à la tachyarythmie symptomatique ou asymptomatique ;
  - (7) Le suivi semestriel est assuré par un cardiologue reconnu, avec contrôle du stimulateur cardiaque et enregistrement Holter ;
  - (8) Réservé
- 9) (a) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue exige l'avis d'un cardiologue avant la prise de décision par le médecin évaluateur . Si le souffle est net, le bilan doit comporter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.
- (b) Valvulopathies :
- (1) une bicuspidie aortique est acceptable sans restriction en l'absence d'autre anomalie cardiaque ou aortique, mais elle nécessite un contrôle tous les deux ans incluant une échocardiographie.
  - (2) un rétrécissement aortique (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg) peut être accepté, mais seulement pour le vol avec plusieurs pilotes. Un contrôle annuel comportant une échocardiographie Doppler bidimensionnelle doit alors être effectué par un cardiologue agréé.
  - (3) une insuffisance aortique est acceptable sans restriction lors d'un renouvellement de certificat si elle est insignifiante. L'échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas montrer d'anomalie patente de l'aorte ascendante. Un cardiologue agréé doit procéder à un contrôle annuel.
  - (4) une atteinte de la valvule mitrale (sténose mitrale rhumatismale) est en principe cause d'inaptitude.
  - (5) prolapsus ou insuffisance mitrale. Les candidats présentant un click méso-systolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mitrale minimale non compliquée doivent être limités au vol à plusieurs pilotes. Les candidats présentant des signes de surcharge volumique du ventricule gauche mise en évidence par une augmentation du diamètre télédiastolique du ventricule gauche doivent être déclarés inaptes. Ces cas doivent faire l'objet d'un contrôle annuel par un cardiologue reconnu avant prise de décision par le médecin évaluateur .
- (c) Chirurgie valvulaire :
- (1) les candidats porteurs d'une prothèse valvulaire mécanique doivent être déclarés inaptes.



- (2) les candidats porteurs d'une bioprothèse peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur 9 mois après l'intervention chirurgicale, sous réserve :
- (i) d'un fonctionnement valvulaire et ventriculaire normal au vu de l'échocardiographie Doppler bidimensionnelle ;
  - (ii) d'une épreuve d'effort non limitée par la survenue de signes d'intolérance ;
  - (iii) de l'absence confirmée d'atteinte coronarienne, à moins qu'une intervention de revascularisation efficace n'ait été réalisée;
  - (iv) qu'aucun traitement médicamenteux à visée cardiologique ne soit nécessaire ;
  - (v) d'un contrôle cardiologique annuel soumis au médecin évaluateur est exigé.
- 10) Les cas des candidats subissant ou ayant subi un traitement anticoagulant, doivent être soumis au médecin évaluateur .
- 11) Les anomalies de l'épicarde, du myocarde et de l'endocarde, primitives ou secondaires, entraînent l'inaptitude jusqu'à leur disparition clinique. Le bilan cardio-vasculaire demandé par le médecin évaluateur peut nécessiter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électro-cardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie. La délivrance du certificat par dérogation peut être assortie de l'obligation de subir des contrôles fréquents.
- 12) Les cardiopathies congénitales, même corrigées chirurgicalement, entraînent en principe l'inaptitude, à moins qu'elles n'aient pas de retentissement fonctionnel notable et qu'elles ne nécessitent pas de traitement médicamenteux. Un bilan cardiologique doit être demandé par le médecin évaluateur . Les explorations peuvent comporter une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électro-cardiographique ambulatoire sur 24 heures. Des contrôles cardiologiques réguliers sont indispensables.
- 13) La transplantation cardiaque entraîne l'inaptitude.
- 14) (réservé)



## MC 2 au Chapitre 6 - APPAREIL RESPIRATOIRE

- 1) Pour la Classe 1, des tests spirométriques sont exigés à l'examen initial: un rapport VEMS/CV inférieur à 70% nécessite l'avis d'un pneumologue. Pour les Classes 2 et 3, un débit expiratoire de pointe inférieur à 80% de la normale, compte tenu de l'Age, du sexe et la taille, nécessite l'avis d'un pneumologue.
- 2) Les candidats présentant des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. Cependant :
  - (a) le certificat Classe 1 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.
  - (b) le certificat de classe 2 ou 3 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.
- 3) Les candidats atteints de sarcoïdose évolutive doivent être déclarés inaptes lors de l'examen initial. Lors des examens révisionnels, la délivrance d'un certificat d'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur . :
  - (a) si un bilan complet ne montre pas d'atteinte générale ; et
  - (b) si la maladie est limitée aux ganglions lymphatiques hilaires et en l'absence de tout traitement médicamenteux.
- 4) Pneumothorax spontané :
  - (a) après guérison complète d'un pneumothorax spontané isolé, confirmée par un bilan respiratoire complet, le certificat peut être accordé après une année de recul.
  - (b) le renouvellement du certificat peut être accordé par le médecin évaluateur si, au bout de 6 semaines, le candidat est parfaitement rétabli d'un épisode de pneumothorax spontané isolé. La levée de toute restriction peut être envisagée par le médecin évaluateur au bout d'un an.
  - (c) un pneumothorax spontané récidivant est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur après une intervention chirurgicale si la récupération est satisfaisante.
- 5) La pneumonectomie est cause d'inaptitude. Une décision d'aptitude après chirurgie thoracique moins importante peut être prise par le médecin évaluateur en cas de rétablissement satisfaisant et après un bilan respiratoire complet.



6) (réservé)

- 7) a) Tout candidat atteint d'affections pleuro-pulmonaires évolutives ne peut être déclaré apte par le médecin évaluateur qu'après un bilan respiratoire complet.
- b) Tout candidat atteint de tuberculose ne peut être déclaré apte que sur avis du médecin évaluateur.



### MC 3 au Chapitre 6 - APPAREIL DIGESTIF

3 (a) S'agissant des classes 1 et 2, toute dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations endo-luminales (radiologiques ou endoscopiques). Les examens biologiques doivent comporter un dosage de l'hémoglobine et un examen coprologique. Le renouvellement du certificat par le médecin évaluateur exige la preuve de la guérison de tout syndrome ulcéreux ou inflammatoire important.

Pour la classe 3, le renouvellement du certificat médical est soumis à l'approbation du médecin évaluateur .

(b) La pancréatite est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur en cas de suppression de la cause de l'obstruction (p. ex. médicament, calcul biliaire).

(c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si cela paraît nécessaire, il convient de faire une évaluation complète de la consommation ou de l'abus de l'alcool.

2) Un gros calcul biliaire, unique et asymptomatique, peut être compatible avec la délivrance d'un certificat d'aptitude après évaluation par le médecin évaluateur .

Un sujet porteur de calculs biliaires multiples asymptomatiques et en instance de bilan ou de traitement, doit être déclaré inapte temporaire.

3) (a) Les affections intestinales inflammatoires chroniques (iléite régionale, colite ulcéreuse, diverticulite) sont causes d'inaptitude. Le renouvellement d'un certificat de Classe 1 et 2 et la délivrance initiale d'un certificat de Classe 2 ou 3 peuvent être acceptés par le médecin évaluateur si la rémission est complète et si l'éventuel traitement prescrit est mineur. Un suivi régulier est indispensable.

(b) Les affections intestinales inflammatoires chroniques peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur sous réserve d'un suivi régulier pour les candidats à la classe 3.

4) Toute intervention de chirurgie abdominale entraîne l'inaptitude pour une durée minimale de trois mois. Le médecin évaluateur peut accorder plus précocement le renouvellement du certificat si la guérison est complète, si le candidat est asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récurrence est minime.

5) (réservé)



## MC 4 au Chapitre 6 - TROUBLES METABOLIQUES, NUTRITIONNELS ET ENDOCRINIENS

- 1) Tout dysfonctionnement métabolique, nutritionnel ou endocrinien est cause d'inaptitude. Le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur si l'affection est asymptomatique, cliniquement compensée et stable, avec ou sans traitement substitutif, et régulièrement suivie par un spécialiste compétent.
- 2) La constatation d'une glycosurie ou d'une glycémie anormale exige un bilan. Le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il est montré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal abaissé) ou, en cas de tolérance anormale au glucose en l'absence de toute pathologie diabétique, si l'état du candidat est parfaitement contrôlé par le régime et le suivi régulier.
- 3) La prise de médicaments antidiabétiques est cause d'inaptitude. Cependant, dans certains cas, l'utilisation de biguanides peut être tolérée par dérogation.
- 4) (réservé)
- (5) Le personnel aéronautique de classe 3 sous traitement antidiabétique oral ou insulinothérapie peut être déclaré apte si les conditions d'administration des médicaments n'entravent pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence et sous réserve d'un suivi régulier par le médecin évaluateur .
- (6) Le personnel aéronautique de classe 3 présentant une obésité extrême peut être déclaré apte s'il ne présente aucune manifestation clinique pouvant constituer une entrave à l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.



## MC 5 au Chapitre 6 - HEMATOLOGIE

1) Les anémies qui se manifestent par une diminution de la concentration de l'hémoglobine doivent faire l'objet d'un bilan. Toute anémie réfractaire aux traitements est cause d'inaptitude. L'aptitude peut être accordée par le médecin évaluateur en cas de traitement efficace de la cause primitive (par ex. une carence martiale ou une carence en vitamine B12), si l'hématocrite s'est stabilisé à plus de 32%, et dans les thalassémies mineures ou les hémoglobinopathies, en l'absence d'antécédents de crises paroxystiques et si la capacité fonctionnelle est parfaitement conservée.

Toutefois, les porteurs du seul trait drépanocytaire (hétérozygotes) peuvent être déclarés aptes.

2) Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques nécessite un bilan. L'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après la guérison complète d'un processus infectieux aigu ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission complète.

3) En cas de leucémie chronique, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il s'agit d'une atteinte lymphatique aux stades 0, I et éventuellement II, sans anémie associée et ne nécessitant qu'un traitement mineur, ou d'une leucémie à tricholeucocytes, stable et avec des valeurs normales de l'hémoglobine et des plaquettes. Un suivi régulier est exigé.

4) Toute splénomégalie exige un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si l'hypertrophie est minime, stable et qu'elle ne s'accompagne d'aucune autre maladie ou si l'hypertrophie est minime et associée à une maladie sans incidence sur la sécurité (p. ex. un lymphome de Hodgkin en rémission).

5) Toute polycytémie doit faire l'objet d'un bilan. Le médecin évaluateur médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée si la maladie est stable et ne s'accompagne d'aucune autre affection.

6) Les troubles notables de la coagulation exigent un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée en l'absence d'antécédents d'épisodes hémorragiques ou thrombo-emboliques notables.

7) (réservé)





## MC 6 AU Chapitre 6 - APPAREIL URINAIRE

- 1) Tout résultat anormal des analyses d'urine nécessite des explorations complémentaires.
- 2) Les calculs rénaux asymptomatiques ou les antécédents de coliques néphrétiques imposent un bilan. Dans l'attente du bilan ou du traitement le médecin évaluateur doit prononcer une inaptitude temporaire. Après un traitement efficace, un certificat d'aptitude sans restriction peut être délivré par le médecin évaluateur .
- 3) Toute opération chirurgicale urologique majeure entraîne l'inaptitude temporaire. le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si le candidat est complètement asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récurrence est faible.
- 4) La transplantation rénale ou la cystectomie totale sont incompatibles avec la délivrance d'un certificat initial. Le renouvellement d'un certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur dans les conditions suivantes :
  - (c) transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, ne nécessitant qu'un traitement immunosuppresseur mineur, après un minimum de 12 mois de recul ;
  - (d) cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans signes de récurrence, d'infection ou de pathologie primitive.
- 5) (réservé)



## MC 9 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE MUSCULO-SQUELETTIQUE

- 1) Toute anomalie corporelle, y compris l'obésité, ou un déficit musculaire, peut nécessiter la prescription par le médecin évaluateur d'un test médical en vol ou en simulateur. Une attention particulière sera portée aux procédures et évacuations d'urgence. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.
- 2) Dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse dudit membre, le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur après un test en vol ou en simulateur de vol satisfaisant. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.
- 3) Le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat d'aptitude à un candidat présentant une maladie inflammatoire, infiltrante, traumatique ou dégénérative de l'appareil musculo-squelettique. Dans la mesure où la maladie est en rémission, où le candidat ne prend pas de médicaments interdits et a effectué de façon satisfaisante un éventuel test en vol ou en simulateur de vol, il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.
- 4) (réservé)



## MC 10 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHIATRIQUE

- 1) Un état comportant des symptômes psychotiques est cause d'inaptitude. Le certificat d'aptitude ne peut être accordé que si le médecin évaluateur a l'assurance que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé ou s'il n'y avait eu qu'un épisode d'origine toxique.
- 2) Toute névrose avérée est cause d'inaptitude. Le médecin évaluateur peut accorder l'aptitude après expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur et si toute médication psychotrope a été arrêtée depuis trois mois au moins.
- 3) Une tentative de suicide ou des écarts graves de conduite répétés sont causes d'inaptitude. Toutefois, une aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après complète évaluation du cas individuel et, éventuellement avec une expertise psychiatrique ou un bilan psychologique.
- 4) La consommation abusive d'alcool, la prise de médicaments psychotropes ou de drogues, avec ou sans état de dépendance, sont causes d'inaptitude. Le certificat d'aptitude peut être cependant délivré par le médecin évaluateur après une période de deux ans pendant laquelle la sobriété ou l'absence d'usage de drogue sont prouvées. Le renouvellement plus précoce de l'aptitude par le médecin évaluateur avec restriction peut être accordé après :
  - (a) un traitement en établissement spécialisé de quatre semaines au moins ;
  - (b) une expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur ;
  - (c) une évaluation continue, comportant des examens sanguins et des comptes rendus fournis par l'environnement professionnel pendant une période de trois ans.



## MC 11 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE NEUROLOGIQUE

- 1) Toutes les affections stables ou évolutives du système nerveux sont causes d'inaptitude. Toutefois, après évaluation approfondie, le médecin évaluateur peut accepter des déficits fonctionnels mineurs en rapport avec une maladie stabilisée.
- 2) Le diagnostic d'épilepsie est cause d'inaptitude. La survenue d'un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'Age de 5 ans est cause d'inaptitude. Toutefois, un épisode convulsif unique peut être accepté par le médecin évaluateur s'il est imputable à une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.
- 3) Les anomalies électro-encéphalographiques paroxystiques sont causes d'inaptitude.
- 4) Les antécédents d'un ou plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont causes d'inaptitude. Toutefois, ces épisodes peuvent être tolérés par le médecin évaluateur s'ils peuvent être expliqués de façon satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.
- 5) Pour les traumatismes crâniens avec perte de conscience, voir le paragraphe 4 ci-dessus. Les traumatismes crâniens avec fracture du crâne, brèche méningée ou lésion cérébrale mais sans perte de conscience, peuvent être acceptés par le médecin évaluateur après guérison complète et bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil, avec éventuellement comporter d'une évaluation psychologique.



## MC 12 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE

- 1) La chirurgie réfractive est cause d'inaptitude. Toutefois, le renouvellement ou la prorogation des certificats de Classe 1 et la délivrance d'un certificat d'aptitude initial de Classe 2 ou 3 peuvent être envisagés par le médecin évaluateur, 12 mois après la date de l'intervention de chirurgie réfractive, à condition que :
  - (a) l'erreur de réfraction préopératoire ait été inférieure de 5 dioptries ;
  - (b) une stabilité correcte de la réfraction soit obtenue (variation diurne inférieure à 0,75 dioptries) ;
  - (c) la sensibilité à l'éblouissement ne soit pas accrue ;
- 2)
  - (a) Lors de l'examen initial pour la délivrance d'un certificat de Classe 1, un bilan ophtalmologique complet doit être pratiqué par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.
  - (b) Lors de l'examen pour la délivrance d'un certificat de Classe 2 ou 3, tout candidat devant porter une correction optique pour satisfaire aux normes doit fournir une copie de la formule de la correction prescrite.
- 3) A chaque examen médical de renouvellement ou de prorogation, il convient d'effectuer un contrôle de l'aptitude visuelle et un examen oculaire à la recherche d'une éventuelle pathologie. Tous les cas anormaux ou douteux doivent être adressés à un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.
- 4) Examen approfondi : à la fréquence spécifiée dans le présent règlement, les examens de prorogation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique complet, réalisé par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.
- 5) (réservé)



## MC 13 au Chapitre 6 - NORMES DE VISION

- 1) L'évaluation se fonde sur la réfraction oculaire.
- 2) (a) Classe 1 : Si l'erreur de réfraction est comprise entre - 3 et - 5 dioptries, le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat de Classe 1 aux conditions suivantes :
  - (1) absence vérifiée de toute manifestation pathologique significative ;
  - (2) réfraction stable pendant 4 ans au moins après l'Age de 17 ans ;
  - (3) obtention d'une correction optimale envisagée (lentilles de contact) ;
  - (4) expérience professionnelle jugée satisfaisant par l'Autorité ;
- (b) Classes 2 et 3 : Si l'erreur de réfraction est comprise entre - 5 et - 8 dioptries, le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat de classe 2 aux conditions suivantes :
  - (1) absence vérifiée de toute manifestation pathologique significative ;
  - (2) réfraction stable pendant 4 ans au moins après l'Age de 17 ans ;
  - (3) obtention d'une correction optimale envisagée (lentilles de contact).
- 3) (a) La monocularité est cause d'inaptitude pour la Classe 1. Le médecin évaluateur ne peut envisager le renouvellement ou la prorogation d'un certificat de Classe 2 ou 3 que si la maladie sous-jacente est compatible et que si l'examen ophtalmologique est satisfaisant.
- (b) Toute baisse de la vision centrale d'un œil en dessous des limites indiquées au présent règlement peut être acceptée pour le renouvellement de Classe 1 si les champs visuels sont normaux en vision binoculaire et si la maladie sous-jacente est sans incidence pour la sécurité, compte tenu de l'examen ophtalmologique. Un test en vol satisfaisant est exigé.
- (c) En cas de baisse de la vision d'un œil en dessous des limites indiquées dans le présent règlement, le renouvellement ou la prorogation d'un certificat de Classe 2 ou 3 peut être envisagé si la maladie sous-jacente et l'acuité visuelle de l'autre œil sont acceptables par le médecin évaluateur après un examen ophtalmologique satisfaisant et sous réserve du résultat satisfaisant d'un éventuel test en vol.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 06  
Date : 17 juin 2018

- 4) Une convergence hors des limites de la normale peut être jugée acceptable si elle ne perturbe pas la vision de près (30-50 cm et 100 cm).



## MC 14 au Chapitre 6 - PERCEPTION DES COULEURS

- 1) Le test d'Ishihara (édition 24 planches) est considéré comme réussi si toutes les planches sont identifiées correctement, sans doute ni hésitation (moins de 3 secondes par planche).
- 2) Ceux qui échouent au test d'Ishihara sont examinés :
  - (a) soit à l'anomaloscope (de Nagel ou équivalent) : Le test est considéré comme réussi si le mélange des couleurs est trichomatique et si l'ajustement est inférieur ou égal à 4 unités d'échelle, ou en est proche.
  - (b) soit à la lanterne : Le test est considéré comme réussi si le candidat passe sans erreur un test avec une lanterne homologuée telle que les lanternes de Hölmes-Wright, de Beyne ou Spectrolux.





## MC 15 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OTO-RHINO-LARYNGOLOGIQUE

- 1) Lors de l'examen initial, il convient de faire pratiquer un examen ORL complet par un oto-rhino-laryngologiste spécialisé en médecine aéronautique.
- 2)
  - (a) Lors des examens de renouvellement, tous les cas anormaux ou douteux de la sphère ORL doivent être adressés à un oto-rhino-laryngologiste spécialiste en médecine aéronautique et en relation avec le médecin évaluateur .
  - (b) Les examens de prorogation ou de renouvellement effectués à des périodicités indiquées au présent règlement doivent comporter un examen ORL complet, pratiqué par un ORL spécialisé en médecine aéronautique et reconnu par le médecin évaluateur ou sa direction et son contrôle.
- 3) La constatation d'une perforation tympanique sèche unique, d'origine non infectieuse, et ne perturbant pas le fonctionnement normal de l'oreille peut permettre la délivrance du certificat d'aptitude.
- 4) La constatation d'un nystagmus spontané ou positionnel doit faire pratiquer un bilan vestibulaire complet par un spécialiste en relation avec le médecin évaluateur. Dans de tels cas, il ne doit pas y avoir de réponses notables aux épreuves caloriques ou rotatoires. Lors des examens de renouvellement, les réponses vestibulaires anormales doivent être évaluées par le médecin évaluateur dans leur contexte clinique.
- 5) (réservé)



## MC 16 au Chapitre 6 - NORMES D'AUDITION

1) L'audiogramme tonal pur doit couvrir les fréquences de 250 à 8000 Hz. Les seuils doivent être déterminés pour les fréquences suivantes :

250 Hz

500 Hz

1 000 Hz

2 000 Hz

3 000 Hz

4 000 Hz

6 000 Hz

8 000 Hz

- 2) (a) Les candidats présentant une hypoacousie doivent être adressés au médecin évaluateur pour bilan complémentaire et décision.
- (b) Si l'audition est satisfaisante dans des conditions de bruit correspondant à celles d'un poste de pilotage dans toutes les phases du vol, le renouvellement peut être accordé par le médecin évaluateur.



## MC 17 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHOLOGIQUE

- 1) Indication : Un bilan psychologique doit être demandé comme partie ou complément d'un examen psychiatrique ou neurologique quand l'Autorité reçoit des informations vérifiables et de source identifiable, suscitant des doutes sur la santé mentale ou la personnalité d'un individu donné. Ces informations peuvent avoir été révélées à l'occasion d'un accident ou d'un incident, de problèmes lors de l'entraînement ou de tests de compétence professionnelle, de faits de délinquance ou de faits engageant la sécurité lors de l'exercice des privilèges des licences concernées.
  
- 2) Critères psychologiques L'examen psychologique peut comprendre le recueil de la biographie, le suivi de l'aptitude aussi bien que des tests de personnalité et des entretiens psychologiques.



## MC 18 au Chapitre 6 - CONDITIONS D'APTITUDE DERMATOLOGIQUE

- 1) Toute affection de peau entraînant des douleurs, de l'inconfort, de l'irritation ou des démangeaisons peut distraire le navigant de sa mission et affecter ainsi la sécurité des vols.
- 2) Tout traitement de la peau par irradiation ou médicaments peut avoir des effets généraux qui doivent être pris en compte avant de se prononcer sur l'aptitude ou l'inaptitude.
- 3) Affections cancéreuses ou précancéreuses de la peau :
  - (a) Le mélanome malin, l'épithélioma spinocellulaire, la maladie de Bowen et la maladie de Paget sont causes d'inaptitude. Toutefois, la délivrance d'une aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur s'il peut être prouvé que la lésion a été, si nécessaire, totalement excisée et sous réserve d'un suivi régulier.
  - (b) L'épithélioma basocellulaire, l'ulcère térébrant, le kérato-acanthome, les kératoses actiniques doivent être soit traités, soit excisés pour obtenir le maintien de l'aptitude.
- 4) Autres affections de la peau :
  - (a) Eczéma aigu ou chronique étendu ;
  - (b) Réticulose cutanée ;
  - (c) Les manifestations dermatologiques d'une maladie générale et des affections similaires exigent de prendre en considération toute affection sous jacente ou tout traitement avant que le médecin évaluateur ne puisse prendre une décision.
- 5) (réservé)



## MC 19 au Chapitre 6 - RESUME DES EXIGENCES PERIODIQUES MINIMALES

CLASSES DE CERTIFICAT MEDICAL ET PERSONNEL AFFERENT  EXAMENS	CLASSE 1	CLASSE 2	CLASSE 3
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilote professionnel</li> <li>• Pilote de ligne</li> <li>• Mécanicien navigant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elève pilote</li> <li>• Pilote prive</li> <li>• Pilote de planeur</li> <li>• Pilote de ballon libre</li> <li>• Membre d'équipage de cabine (PNC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôleur de la circulation aérienne</li> <li>• Agent technique d'exploitation</li> <li>• Technicien de maintenance d'aéronef</li> </ul>
RADIOPULMONAIRE	A l'examen initial et tous les 2 ans en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel tous les 2 ans	A l'examen initial et en révisionnel tous les 2 ans
ELECTRO ENCEPHALOGRAMME	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient
HEMOGLOBINE	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.
ELECTRO CARDIOGRAMME	A l'examen initial et en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel
AUDIOGRAMME	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié
EXAMEN OTORHINO LARYNGOLOGIQUE APPROFONDI	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans
EXAMEN OPHTALMOLOGIQUE APPROFONDI	A l'examen initial, puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans
DOSAGE DES LIPIDES	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.
EXAMEN FONCTIONNEL PULMONAIRE	A l'examen initial puis si en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié
ANALYSE D'URINE	A l'examen initial puis lors de chaque examen.	A l'examen initial puis lors de chaque examen.	A l'examen initial puis lors de chaque examen.

Tout examen médical peut être exigé n'importe quand s'il est indiqué par la clinique





**Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire**

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

**Edition 05  
Date : 17 juin 2018  
Amendement 07  
Date : 21 octobre 2019**

## **MC 20 au Chapitre 6 – FORMAT DE L'ATTESTATION MEDICALE**

Le format de l'attestation ou du certificat médical correspond au formulaire FORM 2139.