

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE  
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE n°2014- ... 0003...../MIDT/SG/ANAC  
relatif aux conditions de délivrance et de maintien  
en état de validité des licences du personnel de  
l'aéronautique civile.

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU  
DÉSENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS

- Vu** la Constitution ;
- Vu** le Décret n°2012-1038/PRES du 31 décembre 2012, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le Décret n°2013-002/PRES/PM du 02 janvier 2013, portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
- Vu** le Décret n°2013-104/PRES/PM/SGG-CM du 07 mars 2013, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu** le Décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu** le Décret n°2009-940/PRES/PM/MEF/MT du 31 décembre 2009, portant création de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2010-210/PRES/PM/MT du 27 avril 2010, portant approbation des statuts de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et ensemble ses modificatifs ;
- Vu** le Décret n° 2010-236/PRES du 14 mai 2010, promulguant la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments juridiques de droit aérien international ;
- Vu** le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007, portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le Décret n° 2012 -114/PRES/PM/MT PEN/MEF/DEF/MATDS du 21 fevrier 2012 relatif aux personnels de l'aéronautique civile,

## ARRETE

**Article 1 :** Le présent arrêté ainsi que son annexe établissent les conditions d'obtention et de maintien en état de validité des licences du personnel aéronautique et des qualifications associées ainsi que les conditions relatives aux organismes de formation, aux programmes de formation approuvés et aux autorisations d'examinateur.

**Article 2 :** Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

**Article 3 :** Le Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports et le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile du Burkina Faso sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le ...21.../..01..... 2014

**Jean-Bertin OUEDRAOGO**  
Commandeur de l'ordre national



**MINISTERE DES INFRASTRUCTURES, DU DESENCLAVEMENT  
ET DES TRANSPORTS**



**ANNEXE**

---

**RAF 01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**

Edition 2 : Novembre 2013

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**

Edition :02

Date :NOV 2013

MAITRISE DU DOCUMENT				
Acteurs				
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date
Rédacteur	Chargé PEL	Karim TAPSOBA	 02/11/2013	
Vérificateur	Chef service OPS	Azakaria TRAORE	  14/11/2013	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO	  14/11/2013	

	<b>RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL</b>	Edition :02 Date :NOV 2013
---	---	-------------------------------

### LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	Nº Édition	Date Édition	Nº Amendement	Date Amendment
PG	i	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
MD	ii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LPE	iii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LA	iv	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LR	v	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LD	vi	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
TM	vii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I	1	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.1	1	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.2	1	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.3	7	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II	23	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.1	23	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.2	30	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.3	33	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.4	39	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.5	43	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.6	49	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.7	52	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.8	56	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.9	61	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.10	65	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.11.1	68	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.12	88	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.13	99	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.14	102	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III	105	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.1	105	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.2	105	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.3	110	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.4	115	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV	120	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV.1	120	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV.2	121	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV.3	124	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV.4	131	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV.5	135	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre V	153	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI	155	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.1	155	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.2	155	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.3	155	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.4	162	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.5	183	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.6	184	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.7	186	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013



## **RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**

Edition :02

Date : NOV 2013

## **INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS OACI**

**LISTE DES RÉFÉRENCES**

La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944;

- Les annexes à cette convention notamment l'annexe 1
- Le document 7192 manuel de formation
- Le document 9379 manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel;
- Le document 9401 manuel sur la création et le fonctionnement des centres de formation aéronautique;
- Toute autre référence réglementaire

	<b>RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL</b>	<i>Édition :02 Date :NOV 2013</i>
---	---	---------------------------------------

### LISTE DE DIFFUSION

N° de copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aérodromes, de la Navigation Aérienne et de la sécurité	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E
N00		Tout inspecteur	E

***Observations:***

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



## TABLE DES MATIERES

	PAGE
<b>PAGE DE GARDE</b>	<b>i</b>
<b>MAITRISE DU DOCUMENT</b>	<b>ii</b>
<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES (LPE)</b>	<b>iii</b>
<b>LISTE DES AMENDEMENTS (LA)</b>	<b>iv</b>
<b>LISTE DES REFERENCES (LR)</b>	<b>v</b>
<b>LISTE DE DIFFUSION</b>	<b>vi</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>vii</b>
<b>CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES</b>	<b>1</b>
I.1 Généralités	1
I.1.1 Domaine d'application	1
I.1.2 Définitions	1
I.1.3 Abréviations	7
I.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences	8
I.2.1 Domaine d'application	8
I.2.2 Licences délivrées	8
I.2.3 Qualifications délivrées	8
I.2.4 Validité des licences et qualifications	10
I.2.5 Licences ou qualifications temporaires	12
I.2.6 Règles générales: relatives aux licences et qualifications	12
I.2.7 Priviléges et limitations	14
I.3 Validation et équivalence de licences et qualifications étrangères et militaires	15
I.3.1 Validation de licences et qualifications délivrées sur la base de licence étrangère	15
I.3.2 Equivalence de licences et qualifications délivrées sur la base de licence étrangère	16
I.3.2.1 Authentification des licences qualifications, ou autorisations	17
I.3.2.2 Obligation de porter et de presenter des documents	17
I.3.2.3 Suspension,retrait et limitation des licences et autorisations délivrés	17
I.3.3 Titres militaires	18
I.4 Règles générales pour les examens et entraînements	18
I.4.1 Examens : règles générales d'application	18
I.4.2 Examens théoriques :conditions d'admissibilité	18
I.4.3 Pré-requis pour les examens pratiques	19
I.4.4 Examens pratiques : procédures générales	19
I.4.5 Examens pratiques : aéronefs et équipements exigés	20
I.4.6 Réexamen après échec	20
I.4.7 Prise en compte du temps d'instruction	21
I.4.8 Instruction en vol reçue d'un instructeur non autorisé par l'autorité	21
I.4.9 Limitations liées à l'utilisation des simulateurs de vol ou dispositifs de	22

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

	formation en vol	
I.4.10	Diplômes délivrés par des centres de formation homologués sous des conditions différentes du présent règlement : règles spéciales	22
I.5	Compétences linguistiques	22
<b>CHAPITRE II LICENCES ET QUALIFICATIONS: PILOTES, INSTRUCTEURS DE VOL ET INSTRUCTEURS AU SOL</b>		<b>23</b>
<b>II.1</b>	<b>Qualifications avions et autorisations</b>	23
II.1.1	Conditions générales	23
II.1.2	Exigences pour la qualification vol aux instruments	24
II.1.3	Qualification de catégorie	25
II.1.4	Qualification de classe	26
II.1.5	Qualification de type	26
II.1.5.1	Apposition d'une qualification de classe ou de type suite à une formation	28
II.1.6	Exigences pour les qualifications de pilote de catégories II et III	29
II.1.7	Autorisation spéciale pour le pilote : vols sur les aéronefs civils immatriculés au Burkina et loués par une personne physique ou morale étrangère	29
<b>II.2</b>	<b>Cartes d'élève pilote</b>	30
II.2.1	Domaine d'application	30
II.2.2	Exigences en matière d'éligibilité	30
II.2.3	Exigences en matière des vols en solo sur campagne	30
II.2.4	Limitations générales	31
II.2.5	Conditions des vols en solo sur campagne	32
<b>II.3</b>	<b>Licence de pilote privé - avion</b>	33
II.3.1	Domaine d'application	33
II.3.2	Exigences en matière d'éligibilité	33
II.3.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	34
II.3.4	Exigences en matière de compétence de vols	35
II.3.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	36
II.3.6	Exigences en matière d'habileté	36
II.3.7	Vols sur campagne : pilotes basés sur les petites îles	37
II.3.8	Priviléges et limitations	37
II.3.9	Renouvellement de la licence de pilote privé	38
<b>II.4</b>	<b>Licence de pilote professionnel – avion</b>	39
II.4.1	Domaine d'application	39
II.4.2	Exigences en matière d'éligibilité	39
II.4.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	41
II.4.4	Exigences en matière de compétence de vols	41
II.4.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	42
II.4.6	Exigences en matière d'habileté	42
II.4.7	Priviléges et limitations	43
II.4.8	Renouvellement des qualifications associées à la licence CPL	43
<b>II.5</b>	<b>Licence de pilote de ligne - avion</b>	43
II.5.1	Domaine d'application	43
II.5.2	Exigences en matière d'éligibilité	44
II.5.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	44
II.5.4	Exigences en matière de compétence de vols	46
II.5.5	Exigences en matière d'habileté	46
II.5.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	47



## RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL

Édition :02  
Date :NOV 2013

II.5.7	Qualifications complémentaires de catégorie, de classe et de type	48
II.5.8	Privilèges et limitations	48
II.5.9	Renouvellement des qualifications associées à la licence ATPL	48
II.5.9.1	Prorogation des qualifications de type-Aéronefs à sustentation motorisée	49
<b>II.6</b>	<b>Qualifications de vol aux instruments - avion</b>	49
II.6.1	Domaine d'application	49
II.6.2	Exigences en matière d'éligibilité	49
II.6.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	50
II.6.4	Exigences en matière d'expérience aéronautique	51
II.6.5	Exigences en matière de compétence de vols	51
II.6.6	Exigences en matière d'habileté	52
II.6.7	Privilèges et limitations	52
<b>II.7</b>	<b>Licence de pilote privé - hélicoptère</b>	52
II.7.1	Domaine d'application	52
II.7.2	Exigences en matière d'éligibilité	52
II.7.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	54
II.7.4	Exigences en matière de compétence de vols	54
II.7.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	55
II.7.6	Exigences en matière d'habileté	55
II.7.7	Privilèges et limitations	56
II.7.8	Renouvellement de la licence de pilote privé	56
<b>II.8</b>	<b>Licence de pilote professionnel - hélicoptère</b>	56
II.8.1	Domaine d'application	56
II.8.2	Exigences en matière d'éligibilité	56
II.8.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	57
II.8.4	Exigences en matière de compétence de vols	58
II.8.5	Exigences en matière d'habileté	59
II.8.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	59
II.8.7	Privilèges et limitations	59
II.8.8	Renouvellement de la licence de pilote professionnel	60
<b>II.9</b>	<b>Licence de pilote de ligne - hélicoptère</b>	61
II.9.1	Domaine d'application	61
II.9.2	Exigences en matière d'éligibilité	61
II.9.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	61
II.9.4	Exigences en matière de compétence de vols	63
II.9.5	Exigences en matière d'habileté	63
II.9.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	64
II.9.7	Privilèges et limitations	65
<b>II.10</b>	<b>Qualifications de vols aux instruments - hélicoptère</b>	65
II.10.1	Domaine d'application	65
II.10.2	Exigences en matière d'éligibilité	65
II.10.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	66
II.10.4	Exigences en matière de compétence de vols	67
II.10.5	Exigences en matière d'habileté	67
II.10.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	68
II.10.7	Privilèges et limitations	68
II.11.1	Instructeurs exigences communes	68

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

II.11.1.2	Qualification d'instructeur	68
II.11.1.3	Conditions prealables et exigences generales applicables aux instructeurs	69
II.11.1.4	Competences d'instructeur et evaluation	69
II.11.1.5	Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la mpl	70
II.11.1.6	Cours de formation	70
II.11.1.7	Évaluation des competences	71
II.11.1.8	Validite des qualifications d'instructeur	71
II.11.2	Exigences particulières pour l'instructeur de vol — FI	71
II.11.2.1	FI — privileges et conditions	71
II.11.2.2	FI — privileges restreints	73
II.11.2.3	FI — prerequisites	73
II.11.2.4	FI — cours de formation	74
II.11.2.5	FI — prorogation et renouvellement	74
II.11.3	Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type — TRI	75
II.11.3.1	TRI — privileges et conditions	75
II.11.3.2	TRI — privileges restreints	76
II.11.3.3	TRI— prerequisites	77
II.11.3.4	TRI — cours de formation	78
II.11.3.5	TRI — évaluation des competences	78
II.11.3.6	TRI — prorogation et renouvellement	78
II.11.4	Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type — CRI	79
II.11.4.1	CRI — privileges et conditions	79
II.11.4.2	CRI— prerequisites	79
II.11.4.3	CRI — cours de formation	80
II.11.4.4	Prorogation et renouvellement	80
II.11.5	Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments — IRI	80
II.11.5.1	IRI — privileges et conditions	80
II.11.5.2	IRI — prerequisites	81
II.11.5.3	IRI — cours de formation	81
II.11.5.4	IRI — prorogation et renouvellement	81
II.11.6	Exigences particulières pour l'instructeur sur entraineur synthetique de vol — SFI	81
II.11.6.1	SFI — privileges et conditions	81
II.11.6.2	SFI — privileges restreints	82
II.11.6.3	SFI — prerequisites	82
II.11.6.4	Sfi — cours de formation	83
II.11.6.5	Sfi — prorogation et renouvellement	83
II.11.7	Exigences particulières pour l'instructeur de travail en equipage — MCCI	84
II.11.7.1	Mcci — privileges et conditions	84
II.11.7.2	Mcci — privileges restreints	84
II.11.7.3	Mcci — prerequisites	84
II.11.7.4	Mcci — cours de formation	84
II.11.7.5	Mcci — prorogation et renouvellement	85

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

<b>II.11.8</b>	Exigences particulières pour l'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique — STI	85
II.11.8.1	STI — priviléges et conditions	85
II.11.8.2	STI — priviléges restreints	85
II.11.8.3	STI — prérequis	85
II.11.8.4	STI — cours de formation	86
II.11.8.5	Prorogation et renouvellement de la qualification STI	86
<b>II.11.9</b>	Instructeur de qualification de vol en montagne — MI	86
II.11.9.1	MI — priviléges et conditions	86
II.11.9.2	MI — prérequis	86
II.11.9.3	MI — cours de formation	87
II.11.9.4	Validité de la qualification-MI	87
II.11.10	Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol — FTI	87
II.11.10.1	FTI — priviléges et conditions	87
II.11.10.2	FTI — prérequis	87
II.11.10.3	FTI — cours de formation	87
II.11.10.4	FTI — prorogation et renouvellement	88
<b>II.12</b>	<b>Qualifications instructeurs au sol</b>	88
II.12.1	Domaine d'application	88
II.12.2	Exigences en matière d'éligibilité	88
II.12.3	Priviléges et limitations	89
II.12.4	Exigences en matière de maintien de validité	89
<b>II.12.5</b>	Examinateurs-exigences communes	89
II.12.5.1	Autorisations d'examineur	87
II.12.5.2	Limitation des priviléges en cas d'intérêts directs les examinateurs ne pourront conduire	90
II.12.5.3	Prérequis pour les examinateurs	90
II.12.5.4	Standardisation des examinateurs	91
II.12.5.5	Évaluation des compétences des examinateurs	91
II.12.5.6	Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur	91
II.12.5.7	Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences	91
<b>II.12.6</b>	Exigences particulières pour les examinateurs de vol — FE	91
II.12.6.1	FE — priviléges et conditions	91
<b>II.12.7</b>	Exigences particulières pour les examinateurs de qualification de type — TRE	94
II.12.7.1	TRE — priviléges et conditions	94
II.12.7.2	TRE — prérequis	95
<b>II.12.8</b>	Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe — CRE	96
II.12.8.1	CRE — priviléges les priviléges d'un CRE permettent de conduire, pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes	96
II.12.8.2	CRE — prérequis les candidats à une autorisation CRE devront	96
<b>II.12.9</b>	Exigences particulières pour l'examineur de qualification de vol aux instruments — IRE	96
II.12.9.1	IRE — priviléges les priviléges du titulaire d'une autorisation IRE	96
II.12.9.2	IRE — prérequis	97
<b>II.12.10</b>	Exigences particulières pour l'examineur sur système synthétique de vol — SFE	97



## RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL

Édition :02  
Date :NOV 2013

II.12.10.1	SFE — priviléges et conditions	97
II.12.10.2	SFE — prérequis	98
<b>II.12.11</b>	<b>Exigences particulières pour l'examinateur d'instructeur de vol — FIE</b>	<b>98</b>
II.12.11.1	FIE — priviléges et conditions	98
II.12.11.2	FIE — prérequis	98
<b>II.13</b>	<b>Licence de pilote de planeur</b>	<b>99</b>
II.13.1	Domaine d'application	99
II.13.2	Exigences en matière d'éligibilité	99
II.13.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	100
II.13.4	Exigences en matière d'expérience aéronautique	101
II.13.5	Exigences en matière d'habileté	101
II.13.6	Priviléges et limitations	101
<b>II.14</b>	<b>Licence de pilote de ballon libre</b>	<b>102</b>
II.14.1	Domaine d'application	102
II.14.2	Exigences en matière d'éligibilité	102
II.14.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	102
II.14.4	Exigences en matière d'habileté	103
II.14.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	103
II.14.6	Priviléges et limitations	104
II.14.7	Pilote privé avec qualifications de ballon libre : limitations	104
<b>CHAPITRE III LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES</b>		<b>105</b>
<b>III.1</b>	<b>Généralités</b>	<b>105</b>
III.1.1	Règles générales relatives aux licences et qualifications	105
III.1.2	Domaine d'application	105
<b>III.2</b>	<b>Licence de mécanicien navigant</b>	<b>105</b>
III.2.1	Domaine d'application	105
III.2.2	Licences et qualifications requises	105
III.2.3	Validation de la licence étrangère ou de l'autorisation spéciale de mécanicien navigant	105
III.2.4	Exigences en matière d'éligibilité	107
III.2.5	Qualifications complémentaires d'aéronef	107
III.2.6	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	107
III.2.7	Exigences en matière d'expérience aéronautique	108
III.2.8	Exigences en matière d'habileté	109
III.2.9	Validation de licences étrangères de mécaniciens navigants	110
III.2.10	Priviléges et limitations	110
<b>III.3</b>	<b>Licence de navigateur</b>	<b>110</b>
III.3.1	Domaine d'application	110
III.3.2	Licences et qualifications requises	111
III.3.3	Validation de la licence étrangère ou de l'autorisation spéciale de navigateur	111
III.3.4	Exigences en matière d'éligibilité	112
III.3.5	Qualifications complémentaires d'aéronef	112
III.3.6	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	112
III.3.7	Exigences en matière d'expérience aéronautique	113
III.3.8	Exigences en matière d'habileté	114

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

III.3.9	Validation de licences étrangères de navigateur	114
III.3.10	Privilèges et limitations	115
<b>III.4</b>	<b>Licence du personnel navigant de cabine</b>	115
III.4.1	Domaine d'application	115
III.4.2	Licences et qualifications exigées	115
III.4.3	Exigences en matière d'éligibilité	115
III.4.4	Qualifications complémentaires d'aéronef	115
III.4.5	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	116
III.4.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	116
III.4.7	Exigences en matière d'habileté	117
III.4.8	Exigences en matière de médecine aéronautique et premiers soins	117
III.4.9	Renouvellement de la licence du personnel navigant de cabine	117
III.4.10	Équivalence de la licence étrangère du personnel navigant de cabine	118
III.4.11	Validation de licences étrangères du personnel navigant commercial	118
III.4.12	Privilèges et limitations	119
III.4.13	Qualification d'instructeur/examinateur équipage de cabine	119
III.4.14	Qualification d'examinateur d'équipage de cabine	120
<b>CHAPITRE IV AUTORISATIONS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE</b>		120
<b>IV.1</b>	<b>Généralités</b>	120
IV.1.1	Règles générales relatives aux licences et qualifications	120
IV.1.2	Domaine d'application	121
<b>IV.2</b>	<b>Licence d'agent technique d'exploitation</b>	121
IV.2.1	Domaine d'application	121
IV.2.2	Exigences en matière d'éligibilité	121
IV.2.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	121
IV.2.4	Exigences en matière d'expérience et de formation	123
IV.2.5	Exigences en matière d'habileté	123
IV.2.6	Privilèges et limitations	123
<b>IV.3</b>	<b>Licence de technicien / mécanicien de maintenance aéronef</b>	124
IV.3.1	Domaine d'application	124
IV.3.2	Exigences en matière d'éligibilité	124
IV.3.3	Qualifications	124
IV.3.4	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	126
IV.3.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	126
IV.3.6	Exigences en matière d'habileté	128
IV.3.7	Privilèges et limitations	128
IV.3.8	Conditions de renouvellement	129
IV.3.9	Elèves des organismes de formation aéronautique	129
IV.3.9.1	Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronefs	129
IV.3.9.2	Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronefs	130
<b>IV.4</b>	<b>Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire</b>	131
<b>IV.4.1</b>	<b>Licence de contrôleur de la circulation aérienne</b>	132
IV.4.2	Licences et qualifications exigées	132
IV.4.3	Exigences en matière d'éligibilité	133
IV.4.4	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	133
IV.4.5	Exigences en matière d'expérience aéronautique	134

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

IV.4.6	Amplitude horaire	134
IV.4.7	Exigences en matière de pratiques générales	134
<b>IV.5</b>	<b>Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne</b>	135
IV.5.1	Domaine d'application	135
IV.5.2	Exigences en matière d'éligibilité	135
IV.5.3	Délivrance en même temps de deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne	135
IV.5.4	Validité des qualifications	135
<i>Qualification de contrôle d'aérodrome (ARQ)</i>		
IV.5.5	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	135
IV.5.6	Exigences en matière d'expérience aéronautique	136
IV.5.7	Exigences en matière d'habileté	136
IV.5.8	Privilèges et limitations	136
<i>Qualification de contrôle d'approche(APQ)</i>		
IV.5.9	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	137
IV.5.10	Exigences en matière d'expérience aéronautique	137
IV.5.11	Exigences en matière d'habileté	137
IV.5.12	Privilèges et limitations	137
<i>Qualification de contrôle d'approche avec moyens de surveillance(ASQ)</i>		
IV.5.13	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	138
IV.5.14	Exigences en matière d'expérience aéronautique	138
IV.5.15	Exigences en matière d'habileté	139
IV.5.16	Privilèges et limitations	139
<i>Qualification de contrôle radar d'approche de précision avec moyens de surveillance (PSQ)</i>		
IV.5.17	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	139
IV.5.18	Exigences en matière d'expérience aéronautique	140
IV.5.19	Exigences en matière d'habileté	140
IV.5.20	Privilèges et limitations	140
<i>Qualification de contrôle régional(CRQ)</i>		
IV.5.21	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	141
IV.5.22	Exigences en matière d'expérience aéronautique	141
IV.5.23	Exigences en matière d'habileté	141
IV.5.24	Privilèges et limitations	141
<i>Qualification de contrôle régional avec moyens de surveillance(CSQ)</i>		
IV.5.25	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	142
IV.5.26	Exigences en matière d'expérience aéronautique	142
IV.5.27	Exigences en matière d'habileté	143
IV.5.28	Privilèges et limitations	143
<i>Qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne(ICQ)</i>		
IV.5.29	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	143
IV.5.30	Exigences en matière d'expérience aéronautique	143
IV.5.31	Exigences en matière d'habileté	143
IV.5.32	Validation des licences de contrôleur de la circulation aérienne	140
IV.5.33	Conversion des licences de contrôleur de la circulation aérienne	144
IV.5.34	Prorogation ou renouvellement d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne	145
IV.5.35	Mention d'instructeur	145

**RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL**Edition :02  
Date :NOV 2013

IV.6	<b>Licence d'opérateur radio de station aéronautique</b>	145
IV.6.1	Domaine d'application	145
IV.6.2	Exigences en matière d'éligibilité	146
IV.6.3	Exigences en matière de connaissances aéronautiques	146
IV.6.4	Exigences en matière d'expérience aéronautique	146
IV.6.5	Exigences en matière d'habileté	146
IV.6.6	Privilèges et limitations	147
IV.7	<b>Licence de spécialiste parachutiste</b>	147
IV.7.1	Domaine d'application	147
IV.7.2	Exigences en matière d'éligibilité	147
IV.7.3	Licence exigée	147
IV.7.4	Licence de spécialiste parachutiste majeur : exigences en matière d'expérience, de connaissances et de compétence	148
IV.7.5	Militaires spécialistes et anciens militaires spécialistes : règles spéciales	148
IV.7.6	Licence de maître spécialiste parachutiste : exigences en matière d'expérience, de connaissances et de compétence	148
IV.7.7	Qualifications de type	149
IV.7.8	Types de qualifications complémentaires : exigences	149
IV.7.9	Privilèges et limitations	149
IV.7.10	Installations et équipements	150
IV.7.11	Règles de performances	150
IV.7.12	Dossiers	150
IV.7.13	Scellement	151
IV.8	<b>Licence du personnel électronicien en sécurité de la circulation aérienne</b>	151
IV.8.1	Domaine d'application	151
IV.8.2	Exigences en matière d'éligibilité	151
IV.8.3	Qualifications et validité	151
IV.8.4	Exigences en matière d'expérience aéronautique	153
IV.8.5	Privilèges et limitations	153
IV.8.6	Renouvellement des qualifications	153
<b>CHAPITRE V CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL</b>		153
V.1	Généralités	153
V.2	Contenu détaillé des licences	153
V.3	Support de confection des licences	154
V.4	Langue de rédaction des licences	154
V.5	Dispositions des rubriques	154
<b>CHAPITRE VI CONDITIONS MEDICALES DE DELIVRANCE DES LICENCES</b>		155
VI.1	<b>Généralités</b>	155
VI.1.1	Domaine d'application	155
VI.1.2	Dossier médical	155
VI.1.3	Médécins examinateurs aéronautiques : définitions et Administration de l'aviation civile	155
VI.1.3.1	Validité de l'agrément du médecin-examinateur aéronautique	157
VI.1.4	Délégation de l'Administration de l'aviation civile	157
VI.1.5	Diminution de l'aptitude physique ou mentale	158
VI.1.6	Usage de substances psychoactives	158
VI.2	<b>Attestations médicales- généralités</b>	158



## RAF-01.1 : LICENCES DU PERSONNEL

Édition :02  
Date :NOV 2013

VI.2.1	Classes d'attestation médicale	158
<b>VI.3</b>	<b>Procédures d'attestation médicale</b>	159
VI.3.1	Domaine d'application	159
VI.3.2	Délivrance d'une attestation médicale	159
VI.3.3	Exigences en matière de délivrance d'attestation médicale	160
VI.3.4	Durée de validité de l'attestation médicale	160
VI.3.5	Délivrance spéciale d'une attestation médicale	161
VI.3.6	Renouvellement d'une attestation médicale	161
VI.3.7	Refus de délivrance d'attestation médicale	161
<b>VI.4</b>	<b>Normes d'aptitude physique et mentale : toutes attestations médicales</b>	162
VI.4.1	Domaine d'application	162
VI.4.2	Conditions médicales	162
VI.4.3	Conditions d'aptitude physique et mentale	162
VI.4.4	Conditions de test d'acuité visuelle	165
VI.4.5	Exigences en matière d'audition	172
VI.4.6	Examen cardiovasculaire	174
VI.4.7	Conditions neurologiques	176
VI.4.8	Autres conditions d'état physique éliminatoires	177
VI.5	Médecin Evaluateur	183
VI.6	Agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique	184
VI.7	Obligation des centres d'expertise en médecine aéronautique	186



## CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

### I.1 GENERALITES

#### I.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet de la présente annexe est de définir :

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

#### I.1.2 DEFINITIONS

**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'atterrissement 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.

**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.



**Avion.** Aéodyne 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.

**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.

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

**Conclusions de médecins agréés.** Conclusions d'un ou plusieurs experts jugés acceptables par le service de délivrance des licences pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.

**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 priviléges à exercer.

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

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

**Critères de performance.** 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.

**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.

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

**Erreur.** Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.



**Évaluateur médical.** Médecin nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.

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

**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.

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

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

**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.

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

**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.

**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.

**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 de formation agréé.** Organisme agréé par un État contractant et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui peut dispenser une formation homologuée.



**Organisme de maintenance agréé.** Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions du RAF06, Entretien des avions —, pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet 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 le service de délivrance des licences.

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

**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.

**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, priviléges 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.

**Service de délivrance des licences.** Service désigné par un État contractant comme responsable de la délivrance des licences au personnel.

- 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 RAF06.

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

Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

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

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

**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 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.

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



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

**Temps aux instruments au sol.** Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.

**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.

**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 extérieur.

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

**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.** Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

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

**Usage de substances qui pose des problèmes.** Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :

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

**Validation (d'une licence).** Mesure prise par 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.

**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 prédefinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.



### I.1.3 ABREVIATIONS

Les abréviations ci-après sont utilisées dans ce règlement :

(1) MEA	: Médecin Examinateur Aéronautique
(2) OMA	: Organisme de Maintenance d'Aéronefs
(3) TMA (AMT)	: Technicien de maintenance d'aéronef
(4) PEA/CTA	: Permis d'exploitation Aérienne / Certificat de Transporteur Aérien
(5) OFA (ATO)	: Organisme de Formation Aéronautique
(6) CM	: Centimètre
(7) (DB)	: Décibels (comparé à un micro pascal)
(8) (AI)	: Autorisation de contrôle
(9) IFR	: Règle de Vol aux Instruments
(10) OACI	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
(11) CDB	: Pilote Commandant de Bord
(12) OPL	: Co-pilote
(13) VFR	: Règle de vol à vue
(14) LRU	: Pièces d'aéronefs remplaçables en ligne
(15) ATSEP	: Personnel électronicien en sécurité de la circulation Aérienne (electronic personnel Air Traffic Safet)
(16) CNS	: Communication, navigation et surveillance
(17) ATM	: Gestion du trafic aérien (Air Traffic Management)
(18) GE	: Examinateur Sol
(19) CCE	: Examinateur Personnel Navigant de Cabine
(20) FE	: Examinateur de vol
(21) CRE	: Examinateur de qualification de classe
(22) IRE	: Examinateur de qualification de vol aux instruments
(23) TRE	: Examinateur de qualification de type
(24) FIE	: Examinateur d'instructeur de vol
(25) SFE	: Examinateur sur simulateur



## I.2 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

### I. 2.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les règles générales relatives à la délivrance des licences par l'Administration de l'aviation civile.

### I. 2.2 LICENCES DELIVREES

L'Administration de l'aviation civile délivre, valide ou convertit les licences suivantes:

(1) équipage de conduite

- (i) pilote privé – avion ;
- (ii) pilote professionnel – avion ;
- (iii) pilote de ligne –avion ;
- (iv) pilote privé – hélicoptère ;
- (v) pilote professionnel – hélicoptère ;
- (vi) pilote de ligne - hélicoptère;
- (vii) pilote de planeur ;
- (viii) pilote de ballon libre ;
- (ix) navigateur ;
- (x) mécanicien navigant ;

(2) autre personnel

- (i) personnel navigant de cabine ;
- (ii) technicien de maintenance d'aéronef;
- (iii) Personnel électronicien en sécurité de la circulation aérienne
- (iv) contrôleur de la circulation aérienne;
- (v) agent technique d'exploitation ;
- (vi) Opérateur de station radio
- (vii) parachutiste professionnel.

### I.2.3 QUALIFICATIONS DELIVREES

- (a) L'Administration de l'aviation civile délivre les qualifications suivantes :



(1) les qualifications de catégorie d'aéronefs :

- (i) avion ;
- (ii) hélicoptère ;
- (iii) planeur ;
- (iv) ballon libre ;

(2) les qualifications de classe avion:

- (i) avion monomoteur à pistons ou à turbine ;
- (ii) hydravion monomoteur ;
- (iii) avion multimoteur à pistons ou à turbine;
- (iv) hydravion multimoteur.

(3) les qualifications de classe sur les giravions :

- (i) hélicoptère ;
- (ii) giravion.

(4) les qualifications de classe sur aérostats :

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

(5) les qualifications de type sur les aéronefs :

- (i) les aéronefs autres que les aérostats ;
- (ii) les avions de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 Kg ;
- (iii) les hélicoptères de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3180 Kg ;
- (iv) les avions certifiés pour au moins deux pilotes ;
- (v) tout autre aéronef dont la qualification de type est jugée nécessaire.

(6) qualifications instruments suivantes :

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

(7) qualifications d'instructeur :

- (i) en vol ;
- (ii) au sol.

(8) qualifications de catégories II et III.

(9) qualifications spéciales de pilote.

(b) L'Administration de l'aviation civile appose 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.

(c) L'Administration de l'aviation civile délivre les qualifications suivantes pour les



mécaniciens navigants :

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

- (d) l'Administration de l'aviation civile délivre une qualification de zone à un contrôleur aérien
- (e) Les qualifications suivantes sont délivrées pour les techniciens de maintenance d'aéronef par l'Administration de l'aviation civile:
  - (1) catégorie A ;
  - (2) catégorie B1 ;
  - (3) catégorie B2 ;
  - (4) catégorie B3 ;
  - (5) catégorie C.
- (f) Les qualifications de type relatives au parachutiste professionnel sont délivrées par l'Administration de l'aviation civile :
  - (1) ventrale
  - (2) dorsale
  - (3) sous cutané
  - (4) latérale

#### I.2.4 VALIDITE DES LICENCES ET QUALIFICATIONS

- (a) Le détenteur d'une licence ne doit exercer les priviléges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associé, que s'il conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par l'Administration de l'aviation civile.
- (b) L'Administration de l'aviation civile doit s'assurer que la validité des licences qu'elle délivre est en mesure d'être vérifiée par les autres Etats contractants.
- (c) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (d), (e) et (f) de cette section, un rapport sur l'aptitude physique et mentale d'un titulaire de licence, établi à la suite d'un examen médical conforme aux dispositions des paragraphes VI.1.3 (d) et VI.1. (f) doit être soumis à des intervalles maximaux de:
  - (1) 60 mois pour une carte d'élève pilote - aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
  - (2) 60 mois pour une licence de pilote privé – aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
  - (3) 12 mois pour une licence de pilote professionnel – aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
  - (4) 12 mois pour une licence de pilote de ligne – aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
  - (5) 60 mois pour une licence de pilote de planeur



- (6) 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre
  - (7) 12 mois pour une licence de navigateur ;
  - (8) 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
  - (9) 12 mois pour une licence de personnel navigant de cabine ;
  - (10) 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- (d) 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 paragraphe I.2.3 est réduite à **six (06) mois** ;

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 qui effectuent des vols de **transport commercial** et qui sont âgés de **60 ans** ou plus, la période de validité spécifiée au paragraphe I.2.3 est réduite à **six (06) mois**.

- (e) Dans le cas des titulaires d'une licence de **pilote privé**-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur, ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de **40 ans** ou plus, la période de validité spécifiée au paragraphe I.2.3 est réduite à vingt quatre (**24**) **mois**.

Les titulaires d'une licence de **pilote privé**-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée au paragraphe I.2.3 est réduite à douze (**12**) **mois**.

- (f) L'examen médical périodique prescrit que doit subir le titulaire d'une licence qui est en service dans une région éloignée des centres désignés d'examen médical peut, à la discrétion des services de délivrance des licences et à condition que cette mesure soit exceptionnelle:

- (1) être différé de six mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
- (2) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré, après examen, par un médecin-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 doit être envoyé au service qui a délivré la licence;
- (3) s'il s'agit d'un pilote privé, être différé d'une période n'excédant pas 24 mois



lorsque l'examen médical est fait par un examinateur désigné en vertu des dispositions du paragraphe VI.1.3 (a) par l'État contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical doit être envoyé au service qui a délivré la licence

- (g) *Qualification d'instructeur de vol:* une qualification d'instructeur de vol expire 24 mois après la date de délivrance.
- (h) *Qualification pilote catégories II et III:* une qualification pilote catégories II et III expire 6 mois après la date de délivrance ou de renouvellement.
- (i) *Licence de technicien de maintenance (TMA):* les qualifications associées à la licence de TMA sont valides pour une période de deux (02) ans à moins qu'elles ne soient retirées, suspendues ou annulées.
- (j) *Licence personnel navigant de cabine (PNC) :* une qualification associée à la licence de PNC expire 12 mois après la date de délivrance.
- (k) *Licence parachutiste professionnel :* toutes les qualifications sont valides à moins qu'elles ne soient retirées, suspendues ou annulées.
- (l) *Licence opérateur radio de station aéronautique :* toutes les qualifications sont valides à moins qu'elles ne soient retirées, suspendues ou annulées.

#### I.2.5 LICENCES OU QUALIFICATIONS TEMPORAIRES

- (a) L'Administration de l'aviation civile peut délivrer à une personne une licence aéronautique temporaire jusqu'à une validité de 120 jours. Au terme du délai, elle délivre une licence à cette personne si elle la juge qualifiée en vertu des dispositions de la présente annexe.
- (b) Une licence ou qualification temporaire du personnel de l'aviation expire :
  - (1) à la date d'expiration indiquée sur la licence ; ou
  - (2) à la réception de la licence définitive ; à la réception de la notification que cette licence ou qualification recherchée est suspendue ou annulée.

#### I.2.6 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

- (a) L'Administration de l'aviation civile délivre une licence, qualification ou autorisation assortie d'une limitation précise à un candidat qui ne peut remplir certaines conditions d'éligibilité ou les parties opérationnelles requises pour la délivrance d'une licence, (limitations physiques ou autres) pourvu que :
  - (1) ce candidat remplit toutes les autres conditions pour la délivrance de la licence, de la qualification ou l'autorisation désirée ;
  - (2) la limitation physique, s'il en existe, ait été notifiée à l'Administration de l'aviation civile sur un rapport médical ;
  - (3) l'Administration de l'aviation civile juge si l'inaptitude du candidat à accomplir les fonctions particulières n'affecte pas la sécurité dans les domaines concernés d'application.
- (b) L'Administration de l'aviation civile peut lever une limitation si le titulaire de la licence ou de la qualification démontre à un examinateur ou à un inspecteur son habileté dans les domaines où cette limitation s'applique ou s'il remplit les conditions pour lever les limitations.



- (c) Nul ne doit exercer les fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit avoir été délivrée par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet État si elle est délivrée par un autre Etat contractant.
- (d) Nul ne doit exercer la fonction de pilote, de pilote instructeur, de membre d'équipage ou de contrôleur aérien, s'il ne détient une attestation médicale en cours de validité comme prévu dans le présent règlement ou un autre document médical reconnu par l'Administration de l'aviation civile.
- (e) Qualification d'instructeur en vol
- (1) sauf les cas prévus au paragraphe (e)(2), à l'exception d'un titulaire d'une qualification d'instructeur en vol avec les qualifications appropriées, nul ne peut :
- (i) dispenser de l'instruction à une personne pour des vols en solo et en solo sur campagne ;
  - (ii) certifier un candidat à une licence de pilote ou une qualification d'instructeur en vol ou au sol délivrée conformément à la présente réglementation ;
  - (iii) signer un carnet de vol pour certifier une formation dispensée ; ou.
  - (iv) signer la carte et le carnet de vol d'un élève pilote pour l'exercice des priviléges des vols en solo.
- (2) les instructeurs ci-après n'ont pas besoin de qualification d'instructeur de vol :
- (i) le titulaire d'une licence de pilote professionnel–avion avec une qualification sur aérostat; pourvu que la formation soit donnée dans un aérostat ;
  - (ii) le titulaire d'une licence de pilote de ligne–avion avec des qualifications correspondantes, si la formation est dispensée selon un programme de formation approuvé d'une compagnie aérienne ;
  - (iii) une personne qui est qualifiée conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique si la formation est dispensée conformément à un programme de formation homologué ;
  - (iv) un instructeur en vol, qualifié conformément aux dispositions de la section I.4.8, mais non habilité par l'Administration de l'aviation civile ; ou
  - (v) le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol conformément aux priviléges de cette qualification.
- (f) Nul ne doit exercer comme Pilote Commandant de Bord d'un aéronef, s'il ne détient pas la qualification de classe et de type (si une qualification de classe et de type est exigée) pour cet aéronef, excepté où le pilote est l'occupant unique de l'aéronef ; ou:
- (1) est en cours de formation pour l'obtention d'une licence de pilote ou une qualification complémentaire correspondant à cet aéronef et sous surveillance d'un instructeur agréé ; ou
  - (2) a reçu une formation homologuée, correspondant à la qualification de type, de classe et de catégorie d'aéronef (si une qualification de type et de classe est exigée) pour l'avion à piloter, et a reçu les mentions exigées de la part d'un instructeur habilité.



- (g) Nul ne doit exercer comme Pilote Commandant de Bord d'un aéronef et transporter une autre personne, ou opérer pour compensation ou en vertu d'un contrat de location, à moins que ce pilote ne soit titulaire d'une qualification de type, de classe et de catégorie d'aéronef (si une qualification de classe et de type est exigée) qui s'applique à cet aéronef.
- (h) A l'exception des dispositions du paragraphe (i), nul ne doit exercer comme Pilote Commandant de Bord d'un avion capable de voler au-delà de 25.000 pieds ou un aéronef que l'Administration de l'aviation civile désigne comme nécessitant une qualification spéciale sauf si la personne a :
- 1) reçu une formation au sol et en vol d'un instructeur agréé, sur le type d'avion concerné ou un simulateur de vol homologué ou un dispositif de formation en vol qui le représente et qui est reconnu apte par l'Administration de l'aviation civile pour simuler les systèmes de cet avion ;
  - 2) reçu une attestation délivrée par un examinateur habilité et montrant qu'il est apte à utiliser cet avion ;
- (i) L'entraînement et la certification requise au paragraphe (h) n'est pas nécessaire si la personne a enregistré un temps de vol comme Pilote Commandant de Bord sur ce type d'avion ou sur un simulateur homologué ou sur un moyen de formation qui simule correctement les systèmes de cet avion.
- (j) Formation additionnelle pour l'utilisation *des avions à roulettes de queue*. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe (j)(3), nul ne peut être Pilote Commandant de Bord d'un avion à roulette de queue, sauf si cette personne :
- (1) a reçu un entraînement dûment consigné par un instructeur agréé sur un avion à roulette de queue sur les manœuvres et procédures définies au paragraphe (j)(2) de cette section ;
  - (2) a reçu sur son carnet de vol la certification d'un instructeur autorisé qui reconnaît qu'elle est qualifiée à voler sur un avion à roulette de queue, comprenant au moins des décollages et atterrissages par vent de travers (à moins que le constructeur n'ait pas prévu de tels atterrissages) et des procédures de remise de gaz ;
  - (3) L'entraînement et la certification prévus dans cette section ne sont pas exigés si la personne a déjà enregistré des heures de vol comme Pilote Commandant de Bord sur un avion à roulette de queue.
- (k) Instruction homologuée : l'instruction homologuée doit assurer un niveau de compétence au moins égal à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience.
- (l) Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères et les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

### I.2.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Le titulaire d'une licence ne doit pas exercer les priviléges autres que ceux qui sont accordés par cette licence.



- (b) Le titulaire d'une licence de pilote âgé de 60 ans ne peut pas exercer les fonctions de pilote commandant de bord à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial international.
- (c) Toutefois, les pilotes âgés de 60 à 65 ans ne peuvent exercer les fonctions de pilote commandant de bord dans le cadre d'un vol de transport commercial international avec plus d'un pilote que si l'autre pilote a moins de 60 ans.
- (d) Le titulaire d'une licence de pilote âgé de plus de 65 ans ne peut pas exercer les fonctions de pilote dans le cadre d'un vol de transport international.

### I.3 VALIDATION ET EQUIVALENCE DE LICENCES, QUALIFICATIONS ETRANGERES ET MILITAIRES

#### I.3.1 VALIDATION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS DELIVREES SUR BASE DE LICENCE ETRANGERE

- (a) **Généralités.** Une personne titulaire d'une licence étrangère en état de validité peut solliciter et obtenir une validation de sa licence avec les mêmes qualifications si le candidat :
  - (1) n'est pas en état de radiation ou suspension par l'Etat qui a délivré la licence ;
  - (2) détient une licence conforme aux normes OACI ;
  - (3) détient une attestation médicale valide délivrée conformément aux dispositions du chapitre VI.2 de la présente annexe;
  - (4) à l'exception des dispositions de la section I.2.6, est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise (pour les pilotes qui participent à la navigation aérienne internationale) ;
  - (5) démontre l'expérience récente acquise dans les 12 derniers mois à savoir 03 décollages et 03 atterrissages effectués sur la catégorie, la classe ou le type d'aéronef suivant le cas ;
  - (6) justifie d'un contrat de travail ou tout document équivalent pour le cas d'une validation de licences de pilote professionnel ou de pilote de ligne
- (b) **Privilèges et limitations opérationnels.** Une personne titulaire d'une validation de sa licence étrangère conformément aux dispositions de cette section :
  - (1) peut exercer ses privilèges sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso ;
  - (2) doit se limiter aux privilèges mentionnés sur la validation de sa licence étrangère ;
  - (3) ne doit pas jouir des privilèges de sa validation délivrée par l'Administration de l'aviation civile quand sa licence étrangère est expirée, annulée ou suspendue.
- (c) **Mesures à prendre pour la délivrance d'une validation sur la base d'une licence étrangère :**
  - (1) un candidat ne peut se servir que d'une seule licence étrangère comme base pour une demande de validation.
  - (2) un candidat à une validation conformément aux dispositions de cette section, doit présenter une licence étrangère et une attestation médicale en français ou en anglais délivrée par un médecin examinateur agréé par une Administration de



l'aviation civile ou un représentant de l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso

- (3) L'Administration de l'aviation civile apposera sur la validation délivrée conformément aux dispositions de cette section, le type et le numéro de la licence étrangère, le pays de délivrance, le nom du titulaire et la qualification de type ou classe.
- (4) L'Administration de l'aviation civile vérifiera l'authenticité de la licence étrangère présentée avant la délivrance de la validation.
- (d) Lorsque l'Administration de l'aviation civile valide une licence délivrée par un autre Etat contractant au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle doit effectuer cette validation sous forme d'une autorisation appropriée qui sera jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui. La validité de cette autorisation ne doit dépasser en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

### I.3.2 EQUIVALENCE DE LICENCES ET QUALIFICATIONS DELIVREES SUR LA BASE DE LICENCE ETRANGERE

**a) Généralités.** Une personne titulaire d'une licence étrangère en état de validité peut solliciter et obtenir une équivalence de sa licence avec les mêmes qualifications si le candidat :

- (1) n'est pas en état de radiation ou suspension par l'Etat qui a délivré la licence ;
- (2) détient une licence conforme aux normes OACI ;
- (3) détient une attestation médicale valide délivrée conformément aux dispositions du chapitre VI.2 de la présente annexe ou une attestation médicale valide délivrée par le pays qui a délivré la licence ;
- (4) à l'exception des dispositions de la section I.2.6, est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise (pour les pilotes qui participent à la navigation aérienne internationale) ;
- (5) justifie d'un contrat de travail ou tout document équivalent pour le cas d'une équivalence en licences de pilote professionnel ou de pilote de ligne (disposition applicable aux candidats ressortissants des Etats non membres de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA)) ;
- (6) est un ressortissant d'un membre de l'UEMOA ou a suivi une formation homologuée dans un OFA agréé par l'Administration de l'aviation civile aéronautique burkinabé.

**(a) Privilèges et limitations opérationnels.** Une personne titulaire d'une équivalence de sa licence étrangère conformément aux dispositions de cette section :

- 1) peut exercer ses privilèges sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso en utilisant uniquement sa licence burkinabé obtenue par équivalence;
- 2) doit se limiter aux privilèges mentionnés sur l'équivalence de sa licence étrangère ;



3) peut renouveler sa licence burkinabé obtenue par équivalence conformément aux dispositions de la présente annexe sans le maintien en état de validité de sa licence originelle.

**(b) Mesures à prendre pour la délivrance d'une équivalence sur la base d'une licence étrangère :**

- 1) Un candidat ne peut se servir que d'une seule licence étrangère comme base pour une demande d'équivalence.
- 2) Un candidat à une équivalence conformément aux dispositions de cette section, doit présenter une licence étrangère et une attestation médicale en français ou en anglais délivrée par un médecin examinateur agréé par une Administration de l'aviation civile ou un représentant de l'Administration de l'aviation civile aéronautique civile du pays de délivrance de la licence.
- 3) L'Administration de l'aviation civile vérifiera l'authenticité de la licence étrangère présentée avant la délivrance de l'équivalence.

**I.3.2.1 AUTHENTIFICATION DES LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS OU CERTIFICATS**

L'Autorité doit s'assurer avant de valider, de convertir ou de prendre en compte une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat délivré par une autre Autorité, membre ou non membre de l'UEMOA, de l'authenticité et de la validité de celle-ci ainsi que de sa conformité au regard des dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI.

**I.3.2.2 OBLIGATION DE PORTER ET DE PRESENTER DES DOCUMENTS**

- (a) Tout pilote, contrôleur de la circulation aérienne, membre d'équipage de cabine, technicien de maintenance d'aéronef, agent technique d'exploitation doit toujours emporter une licence et une attestation médicale valides lorsqu'il exerce les priviléges de la licence.
- (b) Le pilote, contrôleur de la circulation aérienne, membre d'équipage de cabine, technicien de maintenance d'aéronef, agent technique d'exploitation doit également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.
- (c) Un membre d'équipage ou un stagiaire devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol, sur demande d'un représentant agréé de l'autorité compétente.
- (d) Le contrôleur de la circulation aérienne devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de suivi, sur demande d'un représentant agréé d'une autorité compétente.
- (e) Lors de tous ses vols en campagne en solo, le pilote stagiaire devra être muni de la preuve qu'il est autorisé à voler.

**I.3.2.3 SUSPENSION, RETRAIT ET LIMITATION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET AUTORISATIONS DELIVREES**

L'autorité de l'aviation civile modifient, suspendent ou retirent 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 la présente annexe  
Lorsque le titulaire voit sa licence suspendue ou retirée, il doit immédiatement restituer la licence ou l'autorisation à l'autorité compétente.

### I.3.3 TITRES MILITAIRES

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

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

## I.4 REGLES GENERALES POUR LES EXAMENS ET ENTRAINEMENTS

### I.4.1 EXAMENS : REGLES GENERALES D'APPLICATION

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote ne doit dispenser de l'instruction en vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé - avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel - avion ou hélicoptère, d'une qualification de vol aux instruments - avion ou hélicoptère ou d'une qualification d'instructeur en vol correspondant aux avions et aux hélicoptères, que s'il a reçu de l'Administration de l'aviation civile une autorisation appropriée. Cette autorisation doit comprendre une des formes suivantes:
  - (1) une qualification d'instructeur en vol inscrite sur la licence ; ou
  - (2) le pouvoir d'agir comme agent d'un organisme agréé et autorisé à assurer de l'instruction en vol ; ou
  - (3) une autorisation particulière accordée par l' Administration de l'aviation civile qui a délivré la licence.
- (b) Le titulaire d'une licence de pilote ne doit dispenser de l'instruction en vol en vue de la délivrance de toute licence ou qualification non spécifiée au paragraphe (a) que, s'il a reçu une autorisation appropriée.
- (c) Les examens prévus par le présent règlement auront lieu à l'heure et au lieu définis par des personnes désignées par l'Administration de l'aviation civile.

### I.4.2 EXAMENS THEORIQUES: CONDITIONS D'ADMISSIBILITE

- (a) Un candidat pour un examen théorique doit :



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

(b) L'Administration de l'aviation civile définira le niveau minimum de réussite à l'examen.

#### I.4.3 PRE-REQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

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

#### I.4.4 EXAMENS PRATIQUES : PROCEDURES GENERALES

- (a) A l'exception des conditions définies au paragraphe (b) de cette section, l'Administration de l'aviation civile déterminera l'habileté du candidat à détenir une licence ou qualification délivrée conformément aux critères de ce sous chapitre relatifs à l'habileté du candidat à accomplir de manière satisfaisante pendant l'examen pratique les parties suivantes :
- (1) exécuter les tâches définies dans les domaines opérationnels pour la licence ou qualification recherchée dans les normes prescrites ;
  - (2) démontrer sa maîtrise de l'avion, sans sortir des limites de tolérance :
    - (i) qu'il n'y ait jamais de doute pour les examens de pilote privé et pilote professionnel ;
    - (ii) qu'il n'y ait pas de doute pour les examens à la licence de pilote de ligne et de qualification de type aéronef.
  - (3) démontrer une bonne faculté de jugement ;
  - (4) démontrer une aptitude à piloter sans co-pilote, si l'avion est certifié pour un seul pilote.



- (b) Si le candidat ne démontre pas son aptitude à piloter sans co-pilote, l'Administration de l'aviation civile marque la limitation «co-pilote exigé» sur la licence du candidat. Le candidat doit enlever la limitation en passant un examen approprié, et en démontrant son habileté à piloter cet avion seul à bord.
- (c) Si un candidat échoue dans n'importe quel domaine d'application, il échoue à tout l'examen pratique.
- (d) Un candidat n'est pas éligible à la licence ou qualification recherchée tant que tous les domaines d'application ne sont pas réussis.
- (e) Un examinateur ou le candidat doit arrêter l'examen pratique à chaque fois que :
  - (1) le candidat échoue sur un ou plusieurs domaines d'application ; ou
  - (2) à cause des conditions météo défavorables, techniques ou toute autre condition qui touche à la sécurité du vol.
- (f) Si un examen est interrompu, l'Administration de l'aviation civile peut tenir compte des parties de l'examen déjà passées, mais seulement si le candidat :
  - (1) passe avec satisfaction le reste de l'examen dans les 60 jours qui suivent la date de l'examen ;
  - (2) présente à l'examineur, pour le réexamen, la lettre de désapprobation ou la lettre d'interruption d'examen, suivant le cas ;
  - (3) a satisfait à toute formation complémentaire nécessaire, et obtenu la mention d'un instructeur, si une formation complémentaire est exigé.

#### I.4.5 EXAMENS PRATIQUES: AERONEFS ET EQUIPEMENTS EXIGES

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

#### I.4.6 REEXAMEN APRES ECHEC

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



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

#### I.4.7 PRISE EN COMPTE DU TEMPS D'INSTRUCTION

- (a) Chaque personne doit prendre en compte les temps d'instruction suivants sur son carnet de vol:
  - (1) l'entraînement et l'expérience aéronautique pratiqués pour remplir les conditions définies pour l'obtention d'une licence, qualification, autorisation, contrôle en vol de la présente annexe ;
  - (2) l'expérience aéronautique récente exigée.
- (b) Un élève-pilote ou le titulaire d'une licence de pilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.
- (c) Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote d'un aéronef où la présence d'un copilote est exigée peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.
- (d) Le titulaire d'une licence de pilote qui, en qualité de copilote, remplit les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire, peut faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

#### I.4.8 INSTRUCTION EN VOL REÇUE D'UN INSTRUCTEUR NON AUTORISÉ PAR L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE

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



#### I.4.9 LIMITATIONS LIEES A L'UTILISATION DES SIMULATEURS DE VOL OU DISPOSITIFS DE FORMATION EN VOL

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

#### I.4.10 DIPLOMES DELIVRES PAR DES CENTRES DE FORMATION HOMOLOGUES SOUS DES CONDITIONS DIFFERENTES DU PRESENT REGLEMENT: REGLES SPECIALES

L'Administration de l'aviation civile tient compte des diplômes délivrés par un détenteur de certificat agréé conformément à d'autres dispositions que celles de l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique ; à condition que ces diplômes soient présentés à l'Administration de l'aviation civile dans les 60 jours à partir de la date de leur délivrance.

#### I.5 COMPETENCES LINGUISTIQUES

##### I.5.1 Niveaux linguistiques

Les niveaux de compétences linguistiques utilisés dans le présent règlement se composent comme suit :

- Niveau 1 : niveau préélementaire
- Niveau 2 : niveau élémentaire
- Niveau 3 : niveau préfonctionnel
- Niveau 4 : niveau fonctionnel
- Niveau 5 : niveau avancé
- Niveau 6 : niveau expert

L'échelle d'évaluation des niveaux de compétences linguistiques est décrite dans la procédure d'application PEL

I.5.2 Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères, de planeurs, de ballons libres, les navigateurs, les mécaniciens navigants, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique



doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques au niveau fonctionnel (niveau 4). Le niveau linguistique doit être apposé sur la licence.

I.5.3 Les langues utilisées dans les communications radiotéléphoniques sur le territoire du Burkina Faso et dans son espace aérien sont le français et l'anglais.

I.5.4 Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, d'hélicoptères, de dirigeables, de planeurs, de ballons libres, des navigateurs, des mécaniciens navigants, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) doivent formellement être évaluées à des intervalles définis comme suit :

- a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence inférieur au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois par an ;
- b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois (03) ans ;
- c) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six (06) ans.

## **CHAPITRE II LICENCES ET QUALIFICATIONS : PILOTES, INSTRUCTEURS DE VOL, ET INSTRUCTEURS AU SOL**

### **II.1 QUALIFICATION AVIONS ET AUTORISATIONS**

#### **II.1.1 CONDITIONS GENERALES**

- (a) Nul ne doit exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef appartenant à l'une quelconque des catégories listées au paragraphe I.2.3 (a) (1) s'il n'est titulaire d'une licence de pilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre.
- (b) La catégorie d'aéronef doit être soit incluse dans la désignation de la licence, soit consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.
- (c) Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une licence pour une autre catégorie d'aéronef, le service de délivrance des licences:
  - (1) délivre une licence de pilote supplémentaire pour cette catégorie d'aéronef ; ou
  - (2) consigne la nouvelle qualification de catégorie sur la première licence, sous réserve des conditions énoncées à la section II.1.3.
- (d) Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de pilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.



- (e) Le candidat à quelque licence ou qualification de pilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par le service de délivrance des licences, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.
- (f) Le titulaire d'une licence de pilote délivrée par l'Administration de l'aviation civile ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion ou d'hélicoptère que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qui est:
  - (1) la qualification de classe correspondante spécifiée aux paragraphes I.2.3 (a), (2), (3), (4); ou
  - (2) une qualification de type dans les cas visés au paragraphe II.1.5 (a).
- (g) Lorsque les priviléges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote, cette limitation est indiquée dans la qualification.
- (h) Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, le service de délivrance des licences peut accorder au titulaire une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au paragraphe (f) de la présente section. La validité de cette autorisation est limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.
- (i) Pour être éligible à une qualification d'aéronef ou à une qualification de licence de pilote, un candidat doit se conformer aux exigences de ce chapitre pour la qualification d'aéronef recherchée.

## **II.1.2 EXIGENCES POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS**

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote délivrée par l'Administration de l'aviation civile ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) que si l'Administration de l'aviation civile lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation est constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.
- (b) Un candidat à la qualification au vol aux instruments doit :
  - (1) être titulaire d'une licence de pilote avec une qualification de catégorie et de classe pour la qualification au vol aux instruments recherchée ;
  - (2) recevoir la mention sur le carnet de vol ou la formation de la part d'un instructeur habilité certifiant que le candidat est préparé pour subir le test pratique ;
  - (3) réussir au test théorique dans les domaines des connaissances aéronautiques, à moins que le candidat ne détienne déjà une qualification de vol aux instruments dans une autre catégorie ;
  - (4) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels suivants :
    - (i) dans la catégorie, la classe et le type d'aéronef , selon besoin, correspondant à la qualification recherchée ;
    - (ii) dans un simulateur de vol ou un dispositif synthétique de formation homologué appropriée à la qualification recherchée et approuvée pour la manœuvre spécifique ou la procédure donnée.



- (c) *Connaissances aéronautiques.* Un candidat pour une qualification aux instruments doit avoir subi une formation au sol consignée par un instructeur habilité dans les domaines de connaissances aéronautiques pertinents.
- (d) *Maîtrise du vol.* Un candidat à une qualification de vol aux instruments doit recevoir une formation donnée par un instructeur habilité sur un appareil ou un simulateur, conformément aux dispositions du paragraphe (e) de cette section.
- (e) *Expérience aéronautique.* Un candidat à une qualification de vol aux instruments doit accomplir les nombres d'heures requis tels que spécifiés dans la présente annexe.
- (f) *Utilisation des simulateurs de vol.* Si l'instruction de vol aux instruments a été donnée par un instructeur habilité sur un simulateur de vol homologué, le candidat peut accomplir :
  - (1) un maximum de 30 heures sur le simulateur si l'instruction a été faite conformément à un programme approuvé suivant l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique, chapitre 1.2.2 ou ;
  - (2) un maximum de 20 heures sur le simulateur si l'instruction n'a pas été faite conformément à un programme approuvé suivant l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique, chapitre 1.2.2.

### II.1.3 QUALIFICATION DE CATEGORIE

- (a) S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondent aux catégories d'aéronef énumérées au paragraphe I.2.3 (a) (1).
- (b) Il n'est pas consigné de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.
- (c) Toute qualification de catégorie supplémentaire consignée sur une licence de pilote doit indiquer le niveau des priviléges de licence auquel elle est accordée.
- (d) Le titulaire d'une licence de pilote qui sollicite une qualification de catégorie supplémentaire doit satisfaire aux conditions de la présente annexe correspondant aux priviléges pour lesquels il sollicite cette qualification.
- (e) Un pilote candidat à une qualification de catégorie d'aéronef :
  - (1) doit avoir reçu l'instruction requise et acquis l'expérience aéronautique spécifiée dans ce chapitre pour la catégorie d'aéronef et, selon besoin, la qualification de classe ou de type recherchée ;
  - (2) doit recevoir sur son carnet de vol la mention ou la formation de la part d'un instructeur habilité que le candidat est compétent dans les domaines ci-après et correspondant à la licence de pilote, pour la catégorie d'aéronef et, selon besoin, la qualification de classe et de type recherchée :
    - (i) domaines de connaissances aéronautiques.
    - (ii) domaines opérationnels.
  - (3) doit réussir au test pratiques correspondant à la licence de pilote pour les catégories d'aéronef et, selon besoin, la qualification de classe et de type recherchée ;



(4) n'a pas besoin de subir de test théorique additionnel, à condition que le candidat détienne une qualification avion, giravion, aérodyne ou dirigeable.

#### II.1.4 QUALIFICATION DE CLASSE

- (a) Les qualifications de classe listées au paragraphe I.2.3 (a)(2) sont établies pour les avions dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote:  
Le présent paragraphe n'interdit pas l'établissement d'autres qualifications de classe dans le cadre de cette structure de base.
- (b) L'Administration de l'aviation civile peut établir une qualification de classe pour les hélicoptères dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote et qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la conduite et des performances.
- (c) Un pilote candidat à une qualification de classe :
- (1) doit avoir sur son carnet de vol la mention ou la formation de la part d'un instructeur habilité que le candidat est compétent dans les domaines ci-après et correspondant à la licence de pilote, pour la qualification de classe recherchée:
    - (i) domaines de connaissances aéronautiques ;
    - (ii) domaines opérationnels;
  - (2) prouve, sur un aéronef de la classe pour laquelle il sollicite la qualification, qu'il possède le niveau d'habileté exigé par sa licence;
  - (3) n'a pas besoin de remplir les conditions relatives au temps de formation prescrites par ce présent annexe pour la qualification de classe recherchée ;
  - (4) n'a pas besoin de subir un test de connaissances additionnel à condition que le candidat détienne une qualification avion, giravion, aérodyne ou dirigeable.

#### II.1.5 QUALIFICATION DE TYPE

- (a) Des qualifications de type sont établies pour :
- (1) chaque type d'avion dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'au moins deux pilotes ;
  - (2) chaque type d'hélicoptère dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe n'ait été délivrée en vertu du paragraphe II.1.4 (b);
  - (3) tout type d'aéronef pour lequel le service de délivrance des licences le juge nécessaire.

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

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



- (c) Pour avoir les priviléges du Pilote Commandant de Bord (CDB) sur un des types d'aéronefs suivants, un pilote doit détenir une qualification de type pour cet aéronef :
- (1) aéronef lourd (excepté les aérostats) ;
  - (2) aéronef à turboréacteur ou turbopropulseur ;
  - (3) tout autre aéronef spécifié par l'Administration de l'aviation civile dans le cadre des procédures de certification de type.
- (d) A l'exception du cas spécifié au paragraphe (d) (6), un pilote candidat à une qualification de type qui doit être mentionnée sur sa licence ou qui cherche à y ajouter la qualification de type concomitamment avec une qualification de classe ou de catégorie :
- (1) doit être titulaire ou est déjà titulaire concomitamment d'une qualification correspondante à la qualification de catégorie, de classe ou de type recherchée ;
  - (2) doit avoir sur son carnet de vol la mention ou la formation par un instructeur habilité que le candidat est compétent dans les domaines ci-après correspondants à la licence de pilote, pour la qualification de catégorie, de classe et de type recherchée :
    - (i) domaines de connaissances aéronautiques ;
    - (ii) domaines opérationnels ;
  - (3) doit réussir au test pratique applicable à la licence de pilote pour la qualification de catégorie, de classe et de type recherchée ;
  - (4) à l'exception des cas spécifiés aux paragraphes (g) et (h), doit effectuer le test pratique selon les règles de vol aux instruments ;
  - (5) peut subir des tests des connaissances additionnel, même s'il détient une qualification sur avion, giravion, aérodyne ou dirigeable ;
  - (6) au cas où un pilote est employé par un exploitant détenteur d'un permis d'exploitation aérienne (PEA), il doit :
    - (i) remplir les conditions requises conformément aux paragraphes (d) (1), (4), et (5) pour la qualification de type recherchée ; et
    - (ii) recevoir une mention de l'exploitant sur son dossier d'instruction qui prouve qu'il a suivi le programme d'instruction au sol et en vol correspondant à la qualification de type d'aéronef recherchée.
- (e) Un candidat pour une qualification de type qui ne peut fournir un avion qui permette d'effectuer des manœuvres de vol aux instruments et procédures demandées par les exigences contenues dans la section II.1.2 pour le test pratique peut :
- (1) obtenir une qualification de type limitée à « VFR seulement » ;
  - (2) retirer cette limitation « VFR seulement » pour chaque type d'aéronef pour lequel le candidat démontrera la conformité avec les exigences de vol aux instruments correspondant à ces règlements.
- (f) L'Administration de l'aviation civile peut délivrer à un candidat à une qualification de type avec la limitation « vol à vue » (VFR seulement) pour chaque type d'aéronef qui n'est pas équipé pour le vol aux instruments (IFR).



- (g) Un candidat à une qualification de type avion multimoteur et uniposte peut répondre aux exigences du paragraphe (d) dans une version multiposte d'un avion multimoteur.
- (h) Un candidat à une qualification de type avion monomoteur et uniposte peut répondre aux exigences du paragraphe (d) dans une version multiposte d'un avion monomoteur.
- (i) A moins que l'Administration de l'aviation civile n'exige que certaines ou toutes les tâches soient accomplies, l'examineur qui conduit le test pratique peut dispenser le candidat de subir certaines parties pour lesquelles l'Administration de l'aviation civile a donné son approbation.
- (j) *Qualification de type au titre du paragraphe II.1.5 (a)(1)* Le candidat doit :
- (1) avoir acquis, sous surveillance appropriée, sur le type d'aéronef et/ou de simulateur de vol considéré, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
    - (i) procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
    - (ii) procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
    - (iii) s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissement en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
    - (iv) procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérification ;
  - (2) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
  - (3) avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par le service de délivrance des licences sur la base des conditions spécifiées aux paragraphes II.5.3 (a) ou II.9.3 (a), selon le cas.
- (k) *Qualification de type au titre du paragraphe II.1.5 (a)(2) et (3)* Le titulaire doit prouver qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour satisfaire aux conditions de sa licence et remplir de façon sûre ses fonctions de pilotage sur les aéronefs du type considéré.

#### II.1.5.1 APPOSITION D'UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE SUITE A UNE FORMATION

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



## II.1.6 EXIGENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE PILOTE DE CATEGORIES II ET III

- (a) **Généralités** : un candidat à une qualification de pilote Catégorie II ou Catégorie III doit :
- (1) être titulaire d'une licence de pilote avec une qualification de vol aux instruments ou une licence de pilote de ligne ;
  - (2) être titulaire d'une qualification de catégorie, de classe, ou de type, selon besoin, sur l'aéronef concerné ;
  - (3) subir les tests pratiques requis.
- (b) **Expérience**: un candidat à une qualification de pilote Catégorie II ou Catégorie III doit avoir au moins :
- (1) 50 heures de vol de nuit en tant que Pilote Commandant de Bord (CDB).
  - (2) 75 heures de vol aux instruments simulées ou réelles qui ne pourront inclure plus de :
    - (i) 25 heures de vol aux instruments simulées sur simulateur de vol approuvé ou sur un dispositif approuvé de formation en vol ; ou
    - (ii) 40 heures de vol aux instruments simulées si c'est fait suivant un programme approuvé conduit au sein d'un centre de formation agréé suivant les dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique, présente disposition.
  - (3) 250 heures de vol sur campagne comme Pilote Commandant de Bord (CDB).
- (c) Au moment de passer le test pratique pour la qualification Catégorie II ou Catégorie III, le pilote peut renouveler cette qualification pour chaque type d'aéronef dont il est détenteur.
- (d) L'Administration de l'aviation civile peut ne pas renouveler une qualification Catégorie II ou Catégorie III pour un type d'appareil spécifique pour lequel une qualification est détenue au-delà de douze (12 ) mois à compter du mois où le candidat a passé de manière satisfaisante le test pratique sur ce type d'appareil.
- (e) Si un détenteur d'une qualification pilote Catégorie II ou Catégorie III réussit au test pratique pour le renouvellement dans le mois qui précède l'expiration de la qualification, l'Administration de l'aviation civile considérera qu'il l'a passé avec satisfaction durant le mois où la qualification a expiré.

## II.1.7 AUTORISATION SPECIALE POUR LE PILOTE: VOL SUR LES AERONEFS CIVILS ET IMMATRICULES AU BURKINA ET LOUES PAR OU MORALE ETRANGERE UNE PERSONNE PHYSIQUE

L'Administration de l'aviation civile peut délivrer à un pilote titulaire d'une licence étrangère délivrée par un Etat contractant une autorisation spéciale, après que le pilote ait rempli les conditions relatives à :

- (1) la limitation du temps de vol sur les aéronefs immatriculés au Burkina et qui sont loués à des exploitants étrangers ;
- (2) l'utilisation de cet aéronef dans le domaine du transport aérien commercial.



## II.2 CARTES D'ELEVE PILOTE

### II.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

La présente disposition définit les conditions requises pour la délivrance des cartes d'élèves pilotes, les conditions sous lesquelles ces cartes sont nécessaires, les règles générales et les limitations pour les détenteurs de ces cartes.

### II.2.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Pour bénéficier d'une carte d'élève pilote, un candidat doit :

- (1) être âgé de 16 ans au moins pour les vols autres que sur les planeurs et les ballons ;
- (2) être âgé de 14 ans au moins pour les vols en planeur et en ballon ;
- (3) détenir une attestation médicale de classe 2 délivrée;
- (4) à l'exception des dispositions du point I.2.6, être capable de lire, parler, écrire et comprendre le français.
- (5) satisfaire aux conditions prescrites dans la présente disposition.
- (6) être membre de l'aéroclub.

### II.2.3 EXIGENCES EN MATIERE DES VOLIS EN SOLO SUR CAMPAGNE

#### (a) **Généralités :**

- (1) un élève pilote ne doit pas piloter un aéronef en solo sauf s'il remplit les conditions de ce point;
- (2) Un élève pilote ne doit pas effectuer des vols en solo sauf sous la surveillance d'un instructeur de vol habilité ou avec son autorisation;
- (3) Les élèves pilotes ne doivent pas voler en solo sur un aéronef en vol international sauf si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre l'Etat du Burkina et les Etats contractants intéressés.

#### (b) **Connaissances aéronautiques :**

- (1) un élève pilote doit passer de manière satisfaisante un test des connaissances théorique sur les sujets suivants :
  - (i) les points relatifs au sujet concerné contenu dans les arrêtés relatifs aux Licences du personnel et à l'Exploitation technique des aéronefs;
  - (ii) les règles et procédures pour l'espace aérien autour de l'aéroport où l'élève pilote fera des vols solo ;
  - (iii) les caractéristiques et les limitations opérationnelles pour le modèle d'aéronef à piloter ;
- (2) l'instructeur de l'élève pilote doit :
  - (i) conduire le test ;
  - (ii) à la fin du test, passer en revue avec l'élève pilote toutes les réponses incorrectes avant d'autoriser les vols en solo.



- (c) **Instruction avant les vols en solo :** avant d'opérer un vol en solo, un élève pilote doit avoir :
- (1) reçu une instruction de la part d'un instructeur sur les manœuvres et les procédures mentionnées dans cette section et qui sont appropriées au modèle d'aéronef concerné ;
  - (2) démontré à l'instructeur et de manière satisfaisante ses compétences en matière de conduite de vol et de sécurité en ce qui concerne les manœuvres et les procédures requises dans ce point pour les modèles d'aéronef concernés.
- (d) **Manœuvres et procédures pour les instructions avant les vols en solo.** : un élève pilote doit recevoir l'instruction en vol sur les manœuvres et les procédures suivant le manuel de l'inspecteur procédure PEL

#### II.2.4 LIMITATIONS GENERALES

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



## II.2.5 CONDITIONS DES VOLS EN SOLO SUR CAMPAGNE

### (a) Généralités.

- (1) à l'exception des conditions prévues au paragraphe (b) de cette section, un élève pilote doit remplir les conditions de celle-ci avant :
- (i) d'effectuer un vol solo sur campagne ou tout vol de plus de 25 miles nautiques à partir d'un aéroport ;
  - (ii) de faire un vol solo et un atterrissage sur un endroit autre que l'aéroport de départ.
- (2) a l'exception des conditions prévues au paragraphe (b) de cette section , un élève pilote qui souhaite obtenir les priviléges de vol en solo doit :
- (i) avoir reçu une formation de la part d'un instructeur habilité sur les manœuvres et les procédures mentionnées dans cette section et qui correspondent au modèle d'aéronef concerné ;
  - (ii) avoir démontré auprès d'un instructeur habilité ses compétences sur les manœuvres et les procédures correspondantes conformément à cette section ;
  - (iii) avoir de manière satisfaisante accompli les manœuvres et procédures du pré-vol en solo requises . de cette section dans les modèles d'aéronef pour lesquels les priviléges de vol en solo sont recherchés ;
  - (iv) se conformer aux limitations mentionnées par l'instructeur telles que requises par les dispositions du paragraphe (c) de cette section ;
- (3) un élève pilote qui cherche les priviléges liés aux vols en solo sur campagne doit recevoir une formation au sol et en vol dispensée par un instructeur habilité sur les manœuvres et les procédures citées dans cette section et qui correspondent à l'aéronef à piloter.
- (b) Autorisation pour effectuer certains vols en solo et vols sur campagne . Un élève pilote doit obtenir une mention de la part d'un instructeur habilité pour pouvoir effectuer des vols en solo à l'exception des conditions suivantes :
- (1) un élève pilote peut faire des vols en solo de l'aéroport où il reçoit normalement sa formation vers un autre aéroport distant de moins de 25 miles nautiques à condition que :
- (i) l'instructeur habilité qui fait la mention lui ait donné une formation au niveau de l'autre aéroport et que cette formation inclut des vols dans les deux sens du trajet, les procédures d'arrivée et de départ, les décollages et atterrissages sur l'autre aéroport ;
  - (ii) l'élève pilote ait une mention sur sa carte, l'autorisant à faire des vols en solo en accord avec les dispositions de cette section ;
  - (iii) l'instructeur ait confirmé que l'élève pilote est compétent pour effectuer le vol ;
  - (iv) le but du vol est de pratiquer des décollages et des atterrissages au niveau de cet autre aéroport ;



- (2) un élève pilote peut faire des vols répétitifs en solo vers un autre aéroport qui se situe dans les 100 miles nautiques de l'aéroport d'où le vol a commencé à condition que :
- (i) l'instructeur habilité, qui a donné l'autorisation, ait dispensé la formation dans les deux sens du trajet, y compris les procédures d'arrivée et de départ, les décollages et atterrissages au niveau de l'aéroport à utiliser,
  - (ii) l'élève pilote ait les autorisations de vol en solo en accord avec les dispositions de cette section ;
  - (iii) l'élève pilote ait une autorisation de vol en solo en accord avec les dispositions de cette section, étant entendu que des autorisations séparées ne sont pas requises pour chaque vol effectué selon les dispositions de ce paragraphe.
- (c) *Mentions pour les vols en solo* : à l'exception des dispositions du paragraphe (b) (2), un élève pilote doit avoir une autorisation écrite pour effectuer des vols en solo :
- (1) mention sur carte d'élève pilote : un élève pilote doit recevoir sur sa carte , une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation ;
  - (2) mention sur carnet de vol :
    - (i) un élève pilote doit recevoir sur son carnet de vol , une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation ;
    - (ii) un élève pilote qui reçoit une formation pour une qualification de classe et de catégorie additionnelle doit recevoir sur son carnet de vol , une mention qui autorise des vols en solo faite par l'instructeur qui a conduit la formation.
- (d) *Manœuvres et procédures pour la formation pour les vols sur campagne*. un élève pilote qui reçoit une formation pour les vols sur campagne doit effectuer des vols suivant les manœuvres et les procédures requises.

## II.3 LICENCE DE PILOTE PRIVE-AVION

### II.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet de la présente disposition est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote privé avion et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

### II.3.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote privé avion doit :

- (1) être âgé de 17 ans au moins ;
- (2) détenir une carte valide d'élève pilote avion ;
- (3) détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- (4) être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- (5) être capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue française, excepté le contenu du point I.2.6 ;



- (6) recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
- (i) a conduit la formation ou passé en revue les études faites par le candidat dans les domaines des connaissances aéronautiques listées au présente disposition.3.3 qui s'appliquent à la qualification recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test théorique requis ;
- (7) réussir au test des connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques listés au présent disposition.3.3;
- (8) recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
- (i) a conduit l'instruction dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.3.4(a) qui s'appliquent à la qualification recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test pratique.
- (9) satisfaire aux conditions d'expérience requise par la présente disposition qui s'appliquent à la qualification recherchée avant de se présenter au test pratique ;
- (10) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.3.4 (a) qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée ;
- (11) satisfaire aux dispositions aux points du chapitre II qui s'appliquent aux qualifications de catégorie et classe recherchées.

### II.3.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote privé – avion :

- (1) *droit aérien* :  
réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé - avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *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; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (i) effets du chargement et du centrage 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'atterrissement ;
  - (iii) préparation et suivi du vol pour les vols VFR privés : établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position; procédures de calage altimétrique; vol dans les zones à



forte densité de circulation ;

- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au pilote privé – avion ;
- (5) *météorologie* : application de la météorologie aéronautique élémentaire; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques; altimétrie ;
- (6) *Navigation* : aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques ;
- (7) *procédures opérationnelles* :
  - (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (ii) 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 ;
- (8) *principes du vol* : principes du vol pour les avions ;
- (9) *radiotéléphonie* : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol VFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.3.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLs

- (a) Le candidat doit recevoir une instruction en double commande sur avion, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé au moins, dans les domaines suivants:
  - (1) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion;
  - (2) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
  - (3) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
  - (4) vol à vitesse faible; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
  - (5) vol à vitesse élevée; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
  - (6) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
  - (7) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles); atterrissages sur terrain court ;
  - (8) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
  - (9) 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 ;
  - (10) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;



(11)vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie.

(b) Pour exercer de nuit les priviléges de la licence, le candidat doit recevoir sur avion une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et navigation.

### II.3.5 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit accomplir au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'avion. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 5 heures.
- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).
- (c) Le candidat doit accomplir au moins 10 heures de vol en solo sur avion, sous la surveillance 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.
- (d) Sauf le cas où le nombre d'heures requises par l'Administration de l'aviation civile est moindre, un candidat qui termine avec succès une formation dispensée par un centre de formation agréé suivant les dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique n'a besoin que d'un total de 35 heures d'expérience aéronautique.
- (e) Un candidat à une licence de pilote privé peut se voir comptabiliser les heures passées sur un entraîneur synthétique de vol homologué et correspondant à la catégorie, la classe et le type d'aéronef pour lequel les qualifications sont recherchées :
- (1) un maximum de 2 heures 30 minutes de formation, si c'est dispensé par un instructeur habilité en dehors d'un centre de formation ; ou
  - (2) un maximum de 5 heures de formation si celle-ci est conduite par un centre de formation certifié suivant les dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de Formation Aéronautique.

### II.3.6 EXIGENCES EN MATIERE D' HABILETE

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées dans la section II.3.4 avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote privé - avion, ainsi que :

- (1) de respecter les limites d'emploi de l'avion ;
- (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (3) faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;



- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais vraiment de doute.

### II.3.7 VOLS SUR CAMPAGNE: PILOTES BASES SUR LES PETITES ILES

- (a) A l'exception des dispositions du paragraphe (b) de cette section, un candidat situé sur une île à partir de laquelle les vols d'entraînement requis conformément à la section II.2.6, ne peuvent pas être effectués sans le survol de l'eau sur une distance de plus de 10 miles nautiques à partir de la plage la plus proche, n'a pas besoin de se conformer avec les exigences de cette section.
- (b) Dans le cas où d'autres aéroports civils sont disponibles et permettent d'effectuer des vols sans survol de l'eau sur une distance de plus de 10 miles nautiques à partir de la plage la plus proche, le candidat doit faire deux rotations en solo entre les deux aéroports qui sont les plus éloignés, y compris un atterrissage au niveau de chaque aéroport à chaque vol.
- (c) L'Administration de l'aviation civile délivre à un candidat qui répond aux dispositions du paragraphe (a) ou paragraphe (b) de cette section et satisfait aux exigences pour la délivrance de la licence de pilote privé, à l'exception des exigences d'entraînement sur campagne précisées à la section II.2.6, une licence de pilote mentionnant la limitation suivante : « le transport de passagers est interdit pour les vols distant de plus de 10 miles nautiques de l'île ». L'Administration de l'aviation civile peut amender cette limitation pour inclure une autre île si le candidat répond aux exigences du paragraphe (a) ou (b) de cette section en ce qui concerne une autre île.
- (d) Dès que le candidat satisfait aux exigences d'entraînement sur campagne spécifiés à la section II.2.6, la limitation précisée au paragraphe (c) de cette section peut être levée.

### II.3.8 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) La licence de pilote privé - avion permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion utilisé pour des vols non payants.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces priviléges, le titulaire de la licence devra avoir satisfait aux conditions spécifiées au paragraphe II.3.4 (b).
- (c) A l'exception des termes des paragraphes (d) à (h) de cette section, un pilote privé ne peut pas exercer en tant que membre d'équipage requis d'un aéronef :
  - (1) effectuant un vol de transport de passagers ou des biens pour compensation ou en vertu d'un contrat de location ;
  - (2) opérant pour compensation ou en vertu d'un contrat de location ;
- (d) Un pilote privé peut exercer ses priviléges dans le cadre de sa profession sous réserve que :
  - (1) le vol ne soit qu'accessoire à l'exercice de sa profession ; et
  - (2) l'aéronef ne transporte pas de passager et du fret contre rémunération.



- (e) Un pilote privé peut exercer en tant que membre d'équipage d'un aéronef effectuant un transport pour le compte d'une organisation charitable décrite au paragraphe (e) (7) dans cette section et pour lequel les passagers font des donations à l'organisation et lorsque les conditions suivantes sont remplies :
- (1) l'organisation notifie à l'Administration de l'aviation civile le transport avec un préavis de 7 jours et lui fournit :
- (i) une lettre signée par l'organisateur précisant la date, l'horaire, le lieu de l'évènement ;
  - (ii) une photocopie des licences, attestations médicales, carnets de vol des pilotes montrant qu'ils ont plus de 200 heures de vol ;
- (2) le vol a comme origine un aéroport public adéquat pour le type d'aéronef utilisé ou un autre aéroport qui a reçu l'approbation de l'Administration de l'aviation civile pour cette opération.
- (3) aucun vol acrobatique ou de formation n'est effectué ;
- (4) chaque aéronef utilisé a un certificat de navigabilité normal et en état de validité ;
- (5) chaque aéronef utilisé est en bon état de navigabilité et est en conformité avec les dispositions applicables à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs
- (6) chaque vol est effectué durant le jour en VFR ;
- (7) l'organisation charitable est reconnue en tant que telle par l'Etat.
- (f) un pilote privé peut être remboursé pour les dépenses d'exploitation d'avion qui sont directement liées aux opérations de recherche et de localisation, à condition que ces dépenses ne concernent que le carburant, les lubrifiants, les taxes d'aéroport, ou les honoraires de location, et que l'opération soit dirigée par :
- (1) une structure locale ou nationale ; ou
  - (2) une organisation en charge des opérations de recherche et de localisation.
- (g) Un pilote privé qui vend un aéronef et qui a plus de 200 heures de vol peut faire un vol de démonstration à un acheteur potentiel.
- (h) Pour un vol transportant des passagers, un pilote privé ne peut pas payer moins que sa quote-part si les frais au prorata ne concernent que ceux liés au carburant, lubrifiants, aux redevances aéronautiques et à la location.
- (i) A l'exception des dispositions des paragraphes (d) à (h) de cette section, aucun pilote privé ne peut exercer contre rémunération en tant que pilote d'un aéronef qui a été certifié pour plus d'un membre d'équipage de conduite.

### II.3.9 RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVE - AVION

Le titulaire d'une licence de pilote privé délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :



- (a) avoir effectué au moins trois (03) décollages de jour et de nuit et trois (03) atterrissages de jour et de nuit dans les quatre vingt dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ;
- (b) Posséder un certificat médical de classe 2 en cours de validité délivré par un medécin examinateur agréé par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

## II.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL-AVION

### II.4.1 DOMAINE D'APPLICATION

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

### II.4.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote professionnel avion doit :

- être âgé de 18 ans au moins ;
- être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
- détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- être capable de lire, parler, écrire et comprendre les langues française et anglaise, excepté le contenu de la section I.2.6 ;
- recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit l'instruction au sol requise ou passé en revue les études faites par le candidat dans les domaines des connaissances théoriques qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test de connaissances théoriques ;
- réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques ;
- recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit la formation dans les domaines opérationnels qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test pratique requis.
- satisfaire aux conditions d'expérience requise de ce sous chapître qui s'appliquent à la qualification de classe et de catégorie recherchée avant de se présenter au test pratique ;
- réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée ;
- être titulaire d'une licence de pilote privé délivrée selon les dispositions de ce sous



chapitre ou remplir les exigences de la section I.3.2 relative aux licences militaires ;

- Satisfaire aux dispositions de toutes les sections de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée.

#### II.4.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

(a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote professionnel – avion :

(1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote professionnel - avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

(2) *connaissance générale des aéronefs*

(i) principes de fonctionnement et d'utilisation des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions ;

(ii) limites d'emploi des avions et des groupes moto-propulseurs appropriés; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

(iii) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des avions appropriés ;

(iv) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des avions appropriés ;

(3) *préparation du vol et performances* :

(i) effets du chargement et du centrage sur la manoeuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un avion; calculs de masse et de centrage ;

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

(iii) préparation et suivi du vol pour les vols VFR ; 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 ;

(4) *performances humaines* : performances humaines applicables au pilote professionnel – avion ;

(5) *météorologie* :

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

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



décollage, de croisière et d'atterrissage; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(6) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation; notions des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés; utilisation de l'équipement de bord ;

(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 appropriées ;

(iii) procédures opérationnelles de transport de fret; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;

(iv) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un avion ou en débarquent.

(8) *principes du vol* : principes du vol pour les avions ;

(9) *radiotéléphonie* : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol VFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.4.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLs

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

(1) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion;

(2) manoeuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;

(3) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;

(4) vol à vitesse faible; évitement des vrilles; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manoeuvres de rétablissement ;

(5) vol à vitesse élevée; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manoeuvres de rétablissement ;

(6) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;

(7) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles); atterrissages sur terrain court ;

(8) manoeuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;

(9) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radio-navigation; procédures de déroutement ;



- (10) procédures et manoeuvres de secours et d'urgence ;
  - (11) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie.
- (b) Pour exercer de nuit les priviléges de la licence, le candidat doit avoir reçu sur avion une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et navigation.

#### **II.4.5 EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE**

- (a) Le candidat doit effectuer au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile, est acceptable dans le total du temps de vol de 200 ou 150 heures, selon le cas. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 10 heures.
- (b) Le candidat doit accomplir sur avion un minimum de :
  - (1) 100 heures, ou 70 heures dans le cas d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote commandant de bord ;
  - (2) 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
  - (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
  - (4) si les priviléges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en qualité de pilote commandant de bord.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et, il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) de cette section.

#### **II.4.6 EXIGENCE EN MATIERE D'HABILETE**

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manoeuvres indiquées dans la section II.4.4 avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote professionnel - avion, ainsi que :

- (1) de respecter les limites d'emploi de l'avion ;
- (2) d'exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
- (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne fasse jamais vraiment de doute.



#### II.4.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de pilote professionnel - avion permettra à son titulaire :
- (1) d'exercer tous les priviléges du titulaire de la licence de pilote privé – avion ;
  - (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout avion effectuant un vol autre qu'un vol de transport commercial ;
  - (3) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, de tout avion dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote ;
  - (4) de remplir les fonctions de copilote, dans le transport aérien commercial, à bord d'avions où la présence d'un copilote est exigée.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces priviléges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées aux paragraphes II.4.5 (b) (4) et II.4.4 (b).

#### II.4.8 RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS ASSOCIEES A LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL

Le titulaire d'une licence de pilote professionnel délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :

- (a) avoir subi un contrôle hors ligne une fois tous les six (06) mois sur les aéronefs concernés ;
- (b) avoir subi un contrôle en ligne au moins une (01) fois tous les douze (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- (c) avoir effectué au moins trois (03) décollages de jour et de nuit et trois (03) atterrissages de jour et de nuit sur ce même type d'avion dans les quatre vingt dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ou de copilote, ou qui a démontré par d'autres moyens sa compétence aux fonctions de copilote dans un simulateur de vol approuvé à cette fin ;
- (d) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les vingt quatre (24) mois ;
- (e) Posséder un certificat médical de classe 1 en cours de validité délivré par un medécin examinateur agréé par l'Administration de l'aviation civile aéronautique du Burkina Faso.

### II.5 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE—AVION

#### II.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

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



## II.5.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote de ligne avion doit :

- être âgé de 21 ans au moins ;
- être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
- détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- excepté le contenu de la section I.2.6, être capable de lire, parler, écrire et comprendre les langues française et anglaise ;
- remplir au moins une des conditions suivantes :
  - (i) être titulaire d'une licence de pilote professionnel et une qualification aux instruments en cours de validité ;
  - (ii) remplir les conditions d'expérience militaire conformément à la section I.3.2 pour une qualification de licence de pilote professionnel et une qualification de vol aux instruments si le candidat est un pilote militaire (étranger ou citoyen Burkinabè) déjà qualifié ; ou
  - (iii) être titulaire d'une licence étrangère de pilote professionnel ou de ligne et une qualification aux instruments délivrée par un Etat contractant ;
- remplir les conditions d'expérience requises dans ce sous chapitre avant de passer le test pratique ;
- réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée ;
- réussir au test pratique dans les domaines opérationnels listés dans la section II.5.4 qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe recherchée.

## II.5.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ligne - avion.

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ligne - avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des avions, 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'avion; 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 des avions appropriés ; effets des conditions



atmosphériques sur les performances des avions ;

- (iv) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des avions appropriés ;
- (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 ;
- (vi) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des avions appropriés ;

*(3) préparation du vol et performances :*

- (i) effets du chargement et du centrage sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un avion; calculs de masse et de centrage ;
- (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissement, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;
- (iii) préparation et suivi du vol exploitation; 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 ;

*(4) performances humaines : performances humaines applicables au pilote de ligne – avion ;.*

*(5) météorologie :*

- (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- (ii) météorologie aéronautique; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissement ;
- (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage des moteurs et de la cellule; procédures de pénétration des zones frontales; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (iv) météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques; courants jets.

*(6) navigation :*

- (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- (ii) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des avions et à la navigation ;



(iii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissement; identification des aides de radionavigation ;

(iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure; utilisation de l'équipement de bord ;

**(7) procédures opérationnelles :**

(i) 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 ;

(ii) précautions et procédures d'urgence; mesures de sécurité propres au vol IFR;

(iii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

(iv) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un avion ou en débarquent;

**(8) principes du vol :** principes du vol pour les avions; aérodynamique subsonique; effets de compressibilité, limites du domaine de vol, caractéristiques de conception des ailes, effets des dispositifs de portance et de traînée supplémentaires; relations entre la portance, la traînée et la poussée à différentes vitesses et dans différentes configurations de vol ;

**(9) radiotéléphonie :** procédures et phraséologie de la radiotéléphonie; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### **II.5.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOL**

Le candidat doit recevoir l'instruction de vol en double commande exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel - avion (section II.4.4) et pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments - avion (section II.6.5).

#### **II.5.5 EXIGENCES EN MATIERE D' HABILETE**

(a) Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteurs où la présence d'un copilote est exigée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres ci-après :

(1) procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne ;

(2) procédures et manœuvres de vol normales pendant toutes les phases du vol ;

(3) procédures et manœuvres pour l'exploitation IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence, y compris la panne de moteur simulée, et portant au moins sur les points suivants :

(i) transition au vol aux instruments au décollage ;

(ii) départs et arrivées normalisés aux instruments ;

(iii) procédures et navigation IFR en route ;



- (iv) procédures d'attente ;
  - (v) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
  - (vi) procédures d'approche interrompue ;
  - (vii) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- (4) procédures et manœuvres de secours et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
- (5) procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la collaboration des membres d'équipage et l'utilisation des listes de vérification.
- (b) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au paragraphe (a) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ligne - avion, ainsi que :
- (1) de respecter les limites d'emploi de l'avion ;
  - (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
  - (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
  - (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
  - (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
  - (6) de comprendre et d'appliquer les procédures de coordination de l'équipage et les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage ;
  - (7) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

#### **II.5.6 EXIGENCES EN MATIERE D' EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

- (a) Le candidat doit effectuer au moins 1 500 heures de vol en qualité de pilote d'avion. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile, est acceptable dans le total du temps de vol de 1 500 heures. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.
- (b) Le candidat doit effectuer sur avion, au moins :
- (1) 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit:  
100 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le service de délivrance des licences ;
  - (2) 200 heures de vol sur campagne dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire,



sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le service de délivrance des licences ;

- (3) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (4) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et, il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).

#### **II.5.7 QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES DE CATEGORIE, DE CLASSE ET DE TYPE**

- Un candidat titulaire d'une licence de pilote de ligne avec une qualification de catégorie donnée et qui souhaite avoir une autre qualification de catégorie doit :
  - (1) remplir les conditions applicables d'éligibilité ;
  - (2) réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques correspondantes ;
  - (3) remplir les conditions en matière d'expérience aéronautique correspondante ;
  - (4) réussir au test pratique dans les domaines opérationnels ;
- *Qualification de type d'aéronefs* : Il n'est pas exigé à un candidat à une qualification de type et titulaire d'une licence de pilote de ligne de passer un examen si sa licence mentionne la qualification de classe et de catégorie recherchée.

#### **II.5.8 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de pilote de ligne - avion permettra à son titulaire :
  - (1) d'exercer tous les priviléges des titulaires des licences de pilote privé et de pilote professionnel - avion ainsi que de la qualification de vol aux instruments – avion;
  - (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de copilote d'avion dans le transport aérien.

#### **II.5.9 RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS ASSOCIEES A LA LICENCE ATPL**

Le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :

- avoir subi un contrôle hors ligne une tous les six (06) mois sur les aéronefs concernés ;
- avoir subi un contrôle en ligne au moins une (01) fois tous les douze (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- avoir effectué au moins trois (03) décollages de jour et de nuit et trois (03) atterrissages de jour et de nuit sur ce même type d'avion dans les quatre vingt dix (90) jours qui précédent ;
- avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les vingt quatre (24) mois ;



- posséder un certificat médical de classe 1 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Administration de l'aviation civile aéronautique du Burkina Faso.

#### **II.5.9.1 PROROGATION DES QUALIFICATIONS DE TYPE – AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISEE**

Pour la prorogation des qualifications de type d'aéronefs à sustentation motorisée, le candidat devra:

- (1) réussir un contrôle de compétences, 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, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences de la présente annexe.

### **II.6 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS-AVION**

#### **II.6.1 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des qualifications de vol aux instruments -avion et les conditions sous lesquelles ces qualifications sont nécessaires.

#### **II.6.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE**

- (a) Tout candidat à une qualification de vol aux instruments avion doit :
- (1) être titulaire d'une licence de pilote et une qualification de catégorie et classe d'aéronef pour une qualification de vol aux instruments recherchée ;
  - (2) recevoir la formation requise ou la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité certifiant que le candidat est préparé pour le test pratique exigé ;
  - (3) réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines des connaissances aéronautiques; à moins que le candidat soit déjà titulaire d'une qualification de vol aux instruments relative à une autre catégorie ;
  - (4) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels dans :
    - (i) les catégorie, classe et type d'aéronef , selon besoin, correspondants à la qualification recherchée ; ou
    - (ii) un simulateur de vol ou un entraîneur synthétique homologué de vol représentatif de la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification est recherchée et approuvée pour la manœuvre spécifique ou la procédure donnée.
- (b) Les candidats titulaires de la licence de pilote privé doivent montrer qu'ils possèdent une acuité auditive conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une



attestation médicale de classe 1.

- (c) Les titulaires de la licence de pilote privé doivent répondre aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

### **II.6.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES**

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

- (1) *droit aérien* : réglementation relative au vol IFR; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) emploi, limites et disponibilité de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des avions en IFR et en conditions météorologiques aux instruments; emploi et limites du pilote automatique ;
  - (ii) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (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 ;
- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au vol aux instruments sur avion ;.
- (5) *météorologie* :
  - (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 des moteurs et de la cellule; procédures de pénétration des zones frontales; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (6) *navigation* :
  - (i) pratique de la navigation aérienne au moyen des aides de radionavigation ;
  - (ii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissement; identification des aides de radionavigation ;
- (7) *procédures opérationnelles* :



- (i) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;
- (ii) précautions et procédures d'urgence; mesures de sécurité propres au vol IFR;

*(8) radiotéléphonie :*

- (i) procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour les vols IFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### **II.6.4 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

- (a) Le candidat doit être titulaire d'une licence de pilote privé ou de pilote professionnel - avion.
- (b) Le candidat doit accomplir au moins :
  - (1) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées par le service de délivrance des licences, dont au moins 10 heures sur avion ;
  - (2) 40 heures aux instruments sur avion dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la surveillance d'un instructeur habilité.

#### **II.6.5 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLS**

- (a) Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au paragraphe II.6.4 (b)(2), le candidat doit recevoir une instruction en double commande au vol aux instruments sur avion donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :
  - (1) procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
  - (2) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérification, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
  - (3) procédures et manoeuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
    - (i) transition au vol aux instruments au décollage ;
    - (ii) départs et arrivées normalisés aux instruments ;
    - (iii) procédures IFR en route ;
    - (iv) procédures d'attente ;
    - (v) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
    - (vi) procédures d'approche interrompue ;



- (vii) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- (4) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.
- (b) Pour exercer les priviléges de la qualification de vol aux instruments sur des avions multimoteurs, le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande, sur un tel avion, d'un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur cet avion, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

## **II.6.6 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable d' appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au paragraphe II.6.5 (a) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la qualification de vol aux instruments - avion, ainsi que :
- (1) de respecter les limites d'emploi de l'avion ;
  - (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
  - (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
  - (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
  - (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse aucun doute.
- (b) Avant d'exercer les priviléges de la qualification de vol aux instruments sur avions multimoteurs, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter de tels avions en se référant seulement aux instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

## **II.6.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, la qualification de vol aux instruments - avion permettra à son titulaire de piloter les avions selon les règles de vol aux instruments.
- (b) Avant d'exercer ces priviléges sur des avions multimoteurs, le titulaire de la qualification doit répondre aux conditions du paragraphe II.6.6 (b).

## **II.7 LICENCE DE PILOTE PRIVE-HELICOPTERE**

### **II.7.1 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote privé hélicoptère et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

### **II.7.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE**

Tout candidat à une licence de pilote privé hélicoptère doit :

- (1) être âgé de 17 ans au moins ;
- (2) être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ;



- (3) détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- (4) être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- (5) être capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue française excepté le contenu de la section I.2.6;
- (6) recevoir la mention correspondante sur le carnet de vol pour le test des connaissances théoriques de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit la formation requise au sol ou passé en revue les études faites par le candidat dans les domaines de connaissances listés à la section II.7.3 qui s'appliquent à la qualification d'aéronef recherchée ; et
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test de connaissances théoriques requis ;
- (7) réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques listés à la section II.7.3;
- (8) recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit la formation dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.7.4 (a) qui s'appliquent à la qualification recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test pratique requis ;
- (9) satisfaire aux conditions d'expérience requise de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée avant de se présenter au test pratique ;
- (10) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.7.4 (a) qui s'appliquent à la qualification recherchée ;
- (11) satisfaire aux dispositions des sections du chapitre II qui s'appliquent aux qualifications de catégorie et classe d'hélicoptère recherchées.

### II.7.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote privé-hélicoptère, au moins les sujets suivants:

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé - hélicoptère; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, de la transmission (chaîne dynamique), des systèmes et des instruments des hélicoptères ;
  - (ii) limites d'emploi des hélicoptères et des groupes motopropulseurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (i) effets du chargement et du centrage 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'atterrissement ;
- (iii) établissement des plans de vol, avant et pendant le vol, correspondant aux vols VFR privés; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position; procédures de calage altimétrique; vol dans les zones à forte densité de circulation ;
- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au pilote privé – hélicoptère ;
- (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 des techniques de navigation à l'estime, emploi des cartes aéronautiques.
- (7) *procédures opérationnelles* :
- (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
  - (ii) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses et la turbulence de sillage; enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, basculement et autres dangers liés au vol ;
- (8) *principes du vol* : principes du vol pour les hélicoptères ;
- (9) *radiotéléphonie* : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.7.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOL

- (a) Le candidat doit recevoir au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :
- (1) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
- (2) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (3) pilotage de l'hélicoptère au moyen de repères visuels extérieurs ;
- (4) 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 ;
- (5) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol; vol stationnaire; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;



- (6) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
  - (7) vol 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 ;
  - (8) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère; approche et atterrissage en autorotation ;
  - (9) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie.
- (b) Le candidat doit recevoir une instruction au vol aux instruments en double commande donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier, sur un hélicoptère doté des instruments appropriés.
  - (c) Pour pouvoir exercer de nuit les priviléges de la licence, le candidat doit recevoir une instruction en double commande au vol de nuit sur hélicoptère avec décollages, atterrissages et navigation.

#### II.7.5 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit effectuer au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 5 heures.
- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).
- (c) Le candidat doit effectuer sur hélicoptère au moins 10 heures de vol en solo sous la surveillance 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 points différents.

#### II.7.6 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un hélicoptère, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées dans la section II.7.4 avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote privé - hélicoptère, ainsi que :
  - (1) de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère ;
  - (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
  - (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;



- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'hélicoptère, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse aucun doute.

### **II.7.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4, VI.1.5 et le sous chapitre I.2, la licence de pilote privé - hélicoptère permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère utilisé pour des vols non payants.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces priviléges, le titulaire de la licence doit satisfaire aux conditions spécifiées au paragraphe II.7.4 (c).

### **II.7.8 RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVE - HELICOPTERE**

Le titulaire d'une licence de pilote privé - hélicoptère délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :

- (a) avoir effectué au moins trois (03) décollages de jour et de nuit et trois (03) atterrissages de jour et de nuit dans les quatre vingt dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ;
- (b) posséder un certificat médical de classe 2 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

## **II.8 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL-HELICOPTERE**

### **II.8.1 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent sous chapitre est de spécifier les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote professionnel hélicoptère et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

### **II.8.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE**

Tout candidat à une licence de pilote professionnel hélicoptère doit :

- (1) être âgé de 18 ans au moins ;
- (2) être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ;
- (3) détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- (4) être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- (5) être capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue française, excepté le contenu de la section I.2.6 ;
- (6) recevoir la mention correspondante sur le carnet de vol pour le test des connaissances théoriques de la part de l'instructeur habilité qui :



- (i) a conduit la formation au sol ou passé en revue les études faites par le candidat dans les domaines de connaissances listés à la section II.8.3 qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test de connaissances théoriques ;
- (7) réussir au test des connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques listés à la section II.8.3 ;
- (8) recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
- (i) a conduit la formation dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.8.4 (a) qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test pratique requis ;
- (9) satisfaire aux conditions d'expérience requise de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée avant de se présenter au test pratique ;
- (10) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.8.4 (a) ;
- (11) satisfaire aux dispositions de toutes les sections du chapitre II qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe d'hélicoptère recherchée.

### II.8.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote professionnel – hélicoptère :

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote professionnel - hélicoptère; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) principes de fonctionnement et d'utilisation des groupes motopropulseurs, de la transmission (chaîne dynamique), des systèmes et des instruments des hélicoptères ;
  - (ii) limites d'emploi des hélicoptères et des groupes motopropulseurs appropriés; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
  - (iii) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des hélicoptères appropriés ;
  - (iv) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des hélicoptères appropriés ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (i) effets du chargement et du centrage, y compris les charges externes, sur la manoeuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un hélicoptère; calculs de masse et de centrage ;



- (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissement ;
  - (iii) établissement des plans de vol, avant et pendant le vol, correspondant aux vols VFR; 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 ;
- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au pilote professionnel – hélicoptère ;
- (5) *Météorologie* :
- (i) interprétation et application des messages d' observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol; altimétrie ;
  - (ii) météorologie aéronautique; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissement; évitemennt des conditions météorologiques dangereuses ;
- (6) *navigation* : navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation; notions des principes des systèmes de navigation appropriés; utilisation de l'équipement de bord ;
- (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 appropriées; enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, basculement et autres dangers liés au vol ;
  - (iii) procédures opérationnelles de transport de fret, y compris les charges externes; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
  - (iv) consignes de sécurité à donner aux passagers, y compris les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un hélicoptère ou en débarquent ;
- (8) *principes du vol* : principes du vol pour les hélicoptères ;
- (9) *radiotéléphonie* : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol VFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.8.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLs

- (a) Le candidat doit recevoir une instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :
- (1) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
  - (2) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et



- procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (3) pilotage de l'hélicoptère au moyen de repères visuels extérieurs ;
  - (4) 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 ;
  - (5) 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 ;
  - (6) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire; techniques de décollage et d'atterrissement aux performances maximales; opérations en zone restreinte; arrêts rapides ;
  - (7) vol stationnaire hors effet de sol; opérations avec charge externe, s'il y a lieu; vol à haute altitude ;
  - (8) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
  - (9) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radio-navigation; procédures de déroutement ;
  - (10) procédures d'exception et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère; approche et atterrissage en autorotation ;
  - (11) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes; respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie.
- (b) Pour pouvoir exercer de nuit les priviléges de la licence, le candidat doit recevoir une instruction en double commande au vol de nuit sur hélicoptère, avec décollages, atterrissages et navigation.

#### **II.8.5 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un hélicoptère, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées dans la section II.8.4 avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote professionnel - hélicoptère, ainsi que :

- (1) de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère ;
- (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'hélicoptère, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse aucun doute.



## II.8.6 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit accomplir au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile est acceptable dans le total du temps de vol de 150 ou 100 heures, selon le cas. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 10 heures.
- (b) Le candidat doit accomplir, sur hélicoptère, au moins :
- (1) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
  - (2) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux points différents ;
  - (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
  - (4) si les priviléges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (b).

## II.8.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et 6.1.5, la licence de pilote professionnel - hélicoptère permet à son titulaire :
- (1) d'exercer tous les priviléges du titulaire de la licence de pilote privé – hélicoptère;
  - (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout hélicoptère effectuant un vol autre qu'un vol de transport commercial ;
  - (3) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, de tout hélicoptère dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote ;
  - (4) de remplir les fonctions de copilote, dans le transport aérien commercial, à bord d'hélicoptères où la présence d'un copilote est exigée.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces priviléges, le titulaire de la licence doit satisfaire aux conditions spécifiées aux paragraphes II.8.6 (b) (4) et II.8.4 (b).

## II.8.8 RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL- HELICOPTERE

Le titulaire d'une licence de pilote professionnel délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :

- (1) avoir effectué au moins trois (03) décollages de jour et de nuit et trois (03) atterrissages de jour et de nuit sur ce même type d'avion dans les quatre vingt dix



(90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ou de copilote, ou qui a démontré par d'autres moyens sa compétence aux fonctions de copilote dans un simulateur de vol approuvé à cette fin ;

- (2) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les vingt quatre (24) mois ;
- (3) posséder un certificat médical de classe 1 en cours de validité délivré par un medécin examinateur agréé par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

## II.9 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE-HELICOPTERE

### II.9.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapître est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote de ligne hélicoptère et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

### II.9.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote de ligne hélicoptère doit :

- (1) être âgé de 21 ans au moins ;
- (2) détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- (3) être titulaire d'une qualification valide d'opérateur navigant de radiotéléphonie ;
- (4) être capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue française excepté le contenu de la section I.2.6;
- (5) recevoir la mention correspondante sur le carnet de vol pour le test des connaissances théoriques de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit la formation au sol ou passé en revue les études faites par le candidat dans les domaines de connaissances listés à la section II.9.3 qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test des connaissances théoriques ;
- (6) réussir au test des connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques listés à la section II.9.3;
- (7) recevoir la formation requise et la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité qui :
  - (i) a conduit la formation dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.9.4 qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée ;
  - (ii) a certifié que le candidat est préparé pour le test pratique requis.
- (8) satisfaire aux conditions d'expérience requise de ce sous chapître qui s'appliquent à la qualification d'hélicoptère recherchée avant de se présenter au test pratique ;
- (9) réussir au test pratique requis dans les domaines opérationnels listés au paragraphe II.9.4 ;
- (10) satisfaire aux dispositions de toutes les sections du chapitre II qui s'appliquent à la qualification de catégorie et de classe d'hélicoptère recherchée.



## II.9.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ligne – hélicoptère, au moins les sujets suivants:

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ligne - hélicoptère; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) caractéristiques générales et limites des systèmes des hélicoptères, en particulier des systèmes électriques et des systèmes hydrauliques; 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'hélicoptère; transmission (chaîne dynamique); incidences des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
  - (iii) procédures et limites d'emploi des hélicoptères appropriés; incidences des conditions atmosphériques sur les performances des hélicoptères; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
  - (iv) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des hélicoptères appropriés;
  - (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 ;
  - (vi) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des hélicoptères appropriés ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (i) effets du chargement et du centrage, y compris les charges externes, sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un hélicoptère; calculs de masse et de centrage ;
  - (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissement ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;
  - (iii) établissement des plans de vol exploitation avant et pendant le vol ;
  - (iv) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aériennes, procédures de calage altimétrique ;
- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au pilote de ligne-hélicoptère ;
- (5) *Météorologie* :
  - (i) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques; codes et abréviations; utilisation et procédures



d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol; altimétrie ;

- (ii) météorologie aéronautique; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissement ;
- (iii) causes, reconnaissance et effets du givrage des moteurs, de la cellule et des rotors; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

*(6) navigation :*

- (i) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation de longue distance ;
- (ii) emploi, limites et disponibilité de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des hélicoptères et à la navigation ;
- (iii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation; identification des aides de radionavigation ;
- (iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

*(7) procédures opérationnelles :*

- (i) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
- (ii) mesures de précaution et procédures d'urgence; enfouissement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au pilotage; mesures de sécurité propres au vol VFR ;
- (iii) procédures opérationnelles de transport de fret, y compris de charges externes, et de marchandises dangereuses ;
- (iv) mesures de sécurité à donner aux passagers, y compris les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un hélicoptère ou en débarquent ;

*(8) principes du vol : principes du vol pour les hélicoptères ;*

*(9) radiotéléphonie : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol VFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.*

#### **II.9.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLS**

Le candidat doit recevoir l'instruction de vol exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel - hélicoptère ( voir section II.8.4).

#### **II.9.5 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un hélicoptère où la présence d'un copilote est exigée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres ci-après :



- (1) procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne ;
  - (2) procédures et manœuvres de vol normales pendant toutes les phases du vol ;
  - (3) procédures et manœuvres de secours et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
  - (4) procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la collaboration des membres d'équipage et l'utilisation des listes de vérification.
- (b) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres décrites au paragraphe (a) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ligne - hélicoptère, ainsi que :
- (1) de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère ;
  - (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
  - (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
  - (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
  - (5) de garder à tout instant la maîtrise de l'hélicoptère, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
  - (6) de comprendre et d'appliquer les procédures de coordination de l'équipage et les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage ;
  - (7) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

#### II.9.6 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit effectuer au moins 1 000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile est acceptable dans le total du temps de vol de 1 000 heures. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.
- (b) Le candidat doit effectuer, sur hélicoptère, au moins :
- (1) 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit:  
100 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le service de délivrance des licences ;
  - (2) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote-rempillant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord



titulaire, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le service de délivrance des licences ;

- (3) 30 heures aux instruments, dont un maximum de 10 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (4) 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.
- (c) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).

## II.9.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de pilote de ligne – hélicoptère permet à son titulaire :

- (1) d'exercer tous les priviléges des titulaires des licences de pilote privé et de pilote professionnel – hélicoptère ;
- (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de copilote d'hélicoptère dans le transport aérien.

## II.10 QUALIFICATIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS-HELICOPTERE

### II.10.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des qualifications de vol aux instruments hélicoptère et les conditions sous lesquelles ces qualifications sont nécessaires.

### II.10.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une qualification de vol aux instruments hélicoptère doit :

- (1) être titulaire d'une licence de pilote et une qualification de catégorie et de classe hélicoptère pour une qualification de vol aux instruments recherchée ;
- (2) recevoir la formation requise ou la mention correspondante sur le carnet de vol de la part de l'instructeur habilité certifiant que le candidat est préparé pour le test pratique ;
- (3) réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques; à moins que le candidat soit déjà titulaire d'une qualification de vol aux instruments d'une autre catégorie ;
- (4) réussir au test pratique requis des domaines opérationnels dans :
  - (i) les catégorie, classe et type d'aéronef , selon besoin, correspondant à la qualification recherchée ou ;
  - (ii) un simulateur de vol ou un entraîneur synthétique de vol représentatif de la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification est recherchée et approuvée pour la manœuvre spécifique ou la procédure donnée.
- (5) Les candidats titulaires de la licence de pilote privé doivent avoir une acuité auditive conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une attestation



médicale de classe 1.

- (6) Les titulaires de la licence de pilote privé doivent répondre aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

## II.10.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien* : réglementation relative au vol IFR; pratiques et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) emploi, limites et disponibilité de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des hélicoptères en IFR et en conditions météorologiques de vol aux instruments; emploi et limites du pilote automatique ;
  - (ii) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;
- (3) *préparation du vol et performances* :
  - (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 ;
- (4) *performances humaines* : performances humaines applicables au vol aux instruments sur hélicoptère ;
- (5) *Météorologie* :
  - (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 des moteurs, de la cellule et des rotors; procédures de pénétration des zones frontales; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (6) *navigation* :
  - (i) pratique de la navigation aérienne par recours aux aides de radionavigation ;
  - (ii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissement; identification des aides de radionavigation ;
- (7) *procédures opérationnelles* :



- (i) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;
  - (ii) mesures de précaution et procédures d'urgence; mesures de sécurité propres au vol IFR ;
- (8) Radiotéléphonie : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie pour le vol IFR; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.10.4 EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCE DE VOLS

Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au paragraphe II.10.6 (b) (2), le candidat doit recevoir une instruction en double commande au vol aux instruments sur hélicoptère donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins:

- (1) procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou d'un document équivalent ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour la préparation d'un plan de vol IFR ;
- (2) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérification, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
- (3) procédures et manœuvres pour l'exploitation IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
  - (i) transition au vol aux instruments au décollage ;
  - (ii) départs et arrivées normalisés aux instruments ;
  - (iii) procédures IFR en route ;
  - (iv) procédures d'attente ;
  - (v) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
  - (vi) procédures d'approche interrompue ;
  - (vii) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- (4) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;
- (5) s'il y a lieu, exploitation d'un hélicoptère multimoteur par référence aux seuls instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

#### II.10.5 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit prouver qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres spécifiées au paragraphe II.10.4, avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la qualification de vol aux instruments-hélicoptère, ainsi que :

- (1) de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère ;
- (2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;



(5) de garder à tout instant la maîtrise de l'hélicoptère, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse aucun doute.

## II.10.6 EXIGENCES EN MATIERE D' EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit être titulaire d'une licence de pilote privé, de pilote professionnel ou de pilote de ligne – hélicoptère.
- (b) Le candidat doit effectuer au moins:
- (1) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par le service de délivrance des licences, dont au moins 10 heures sur hélicoptère ;
  - (2) 40 heures aux instruments sur hélicoptère ou sur avion, dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la surveillance d'un instructeur.

## II.10.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la qualification de vol aux instruments - hélicoptère doit permettre à son titulaire de piloter les hélicoptères selon les règles de vol aux instruments.
- (b) Les priviléges énoncés dans la section II.6.7 et le paragraphe (a) peuvent être conférés au moyen d'une qualification unique, au lieu de deux qualifications distinctes pour avion et pour hélicoptère, si l'intéressé remplit à la fois les conditions spécifiées dans le sous chapitre II.6 et les conditions spécifiées dans cette section.

## II.11.1.1 INSTRUCTEURS EXIGENCES COMMUNES

### II.11.1.2 QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR

#### a) Généralités

Une personne ne pourra dispenser:

- 1) l'instruction en vol sur un aéronef que lorsqu'il est titulaire:
  - i) d'une licence de pilote délivrée ou acceptée selon le présent règlement;
  - ii) d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée selon la présente section;
- 2) l'instruction sur entraîneur synthétique de vol ou 1 instruction au MCC que lorsqu'il est titulaire d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée conformément à la présente section.

#### b) Conditions particulières

- 1) Lors de l'introduction d'un aéronef nouveau dans un État membre ou dans la flotte d'un transporteur, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente section n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une qualification spécifique octroyant des priviléges 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 présentent une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux prérequis et aux



exigences de prorogation établis pour cette qualification d'instructeur. Nonobstant le paragraphe TRI, point b), une qualification TRI délivrée conformément au présent point comprendra le privilège de dispenser une instruction pour la délivrance d'une qualification TRI ou SFI pour le type pertinent.

**c) Instruction hors du territoire des États membres**

1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'une instruction au vol dispensée par un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente peut délivrer une qualification d'instructeur à un candidat détenteur d'une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, pour autant que le candidat:

i) soit titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles il est habilité à dispenser une instruction et, en toute hypothèse, d'au moins une CPL;

ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente section pour la délivrance de la qualification d'instructeur pertinente;

iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne pour pouvoir exercer des priviléges d'instructeur conformément à la présente section.

2) La qualification sera limitée à dispenser une instruction au vol:

i) dans des ATO situés en dehors du territoire des États membres;

ii) à des élèves pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'instruction au vol est dispensée.

**II.11.1.3 CONDITIONS PREALABLES ET EXIGENCES GENERALES APPLICABLES AUX INSTRUCTEURS**

**a) Généralités**

Un candidat à une qualification d'instructeur aura au moins 18 ans révolus.

**b) Exigences additionnelles pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol sur des aéronefs.** Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des priviléges pour dispenser une instruction au vol sur un aéronef devra:

1) être au moins titulaire de la licence et, si applicable, de la qualification pour laquelle l'instruction au vol doit être dispensée;

2) à l'exception de l'instructeur pour les essais en vol, avoir:

i) effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef, si applicable; ou

ii) réussi une évaluation de compétences pour la qualification pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef;

3) être autorisé à agir en tant que PIC sur l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.

**c) Crédit pour l'obtention de qualifications additionnelles et à des fins de prorogation**

1) Les candidats à des qualifications additionnelles d'instructeur peuvent obtenir des crédits au titre de des aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont ils ont déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'ils détiennent.

2) Les heures de vol accomplies en tant qu'examinateur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.

**II.11.1.4 COMPETENCES D'INSTRUCTEUR ET EVALUATION**



Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes:

- préparer les moyens,
- créer un climat propice à l'apprentissage,
- transmettre les connaissances,
- intégrer la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des ressources équipages,
- gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- faciliter l'apprentissage,
- évaluer les performances du stagiaire,
- suivre et faire le bilan de la progression
- évaluer les sessions de formation,
- rendre compte des résultats.

#### **II.11.1.5 EXIGENCES ADDITIONNELLES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS POUR LA MPL**

**a)** Les instructeurs qui dispensent une formation pour la MPL devront:

- 1) avoir suivi avec succès un cours de formation d'instructeur pour la MPL auprès d'un ATO et
- 2) en outre, pour les phases de base, intermédiaire et avancée du cours de formation intégrée de la MPL:
  - i) avoir une expérience en exploitations multipilotes; et
  - ii) avoir suivi une formation initiale en gestion des équipages auprès d'un transporteur aérien commercial conformément aux exigences applicables en termes d'exploitation aérienne.

**b)** Cours de formation des instructeurs MPL

- 1) Le cours de formation des instructeurs MPL inclura au moins 14 heures de formation. À l'issue du cours de formation, le candidat devra subir une évaluation de ses compétences d'instructeur et de ses connaissances relatives à l'approche fondée sur la compétence appliquée à la formation.
- 2) Cette évaluation sera constituée d'une démonstration pratique d'instruction au vol dans la phase appropriée du cours de formation MPL. Cette évaluation sera conduite par un examinateur qualifié .
- 3) Une fois le cours de formation MPL réussi, l'ATO délivrera au candidat une attestation de réussite à la formation à la qualification d'instructeur MPL.

**c)** Pour exercer ses priviléges, l'instructeur devra avoir, au cours des 12 derniers mois, effectué dans le cadre d'un cours de formation MPL:

- 1) une session sur simulateur d'au moins 3 heures; ou
  - 2) 1 exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et atterrissages.
- d)** Si l'instructeur n'a pas satisfait aux exigences du point c), avant d'exercer les priviléges liés à l'instruction au vol pour la MPL, il devra:
- 1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO afin d'atteindre le niveau de compétences nécessaire pour réussir l'évaluation des compétences d'instructeur et
  - 2) réussir l'évaluation des compétences d'instructeur tel qu'établie au point b) 2).

#### **II.11.1.6 COURS DE FORMATION**

Les candidats à une qualification d'instructeur devront avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO. Outre les éléments spécifiques prescrits dans la



présente section pour chaque catégorie d'instructeur, le cours contiendra les éléments requis par le paragraphe II.11.1.4.

### II.11.1.7 ÉVALUATION DES COMPETENCES

- a) Sauf dans le cas d'un instructeur au travail en équipage (MCCI), d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (STI), d'un instructeur de vol en montagne (MI) et d'un instructeur d'essais en vol (FTI), un candidat à une qualification d'instructeur devra réussir une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef afin de démontrer à un examinateur qualifié son aptitude à instruire un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation considérée.
- b) Cette évaluation devra inclure:
  - 1) la démonstration des compétences décrites au paragraphe II.11.1.4, durant l'instruction avant le vol, après le vol et théorique;
  - 2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés avant le vol et après le vol, ainsi que les démonstrations en vol sur la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié;
  - 3) des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.
- c) L'évaluation sera effectuée sur la même classe ou le même type d'aéronef ou sur le FSTD utilisé pour l'instruction au vol.
- d) Lorsqu'une évaluation de compétences est nécessaire pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue à l'évaluation avant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ne pourra exercer les priviléges de cette qualification tant que l'évaluation n'a pas été accomplie avec succès.

### II.11.1.8 VALIDITE DES QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR

À l'exception du MI et sans préjudice du paragraphe II.11.1.2, point b) 1), les qualifications d'instructeur seront valides pour une durée de 3 ans.

## II.11.2 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR DE VOL — FI

### II.11.2.1 FI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

Les priviléges d'un FI permettent de dispenser une instruction au vol pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement:

- a) d'une PPL, SPL, BPL et LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes, d'extensions de classe et de groupe pour les ballons et d'extensions de classe pour les planeurs;
- c) de qualifications de type pour les dirigeables monopilotes ou multipilotes;
- d) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans ladite catégorie d'aéronef, comportant au moins 200 heures d'instruction au vol;
- e) de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:
  - 1) soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef;
  - 2) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point i) ci-après; et
  - 3) satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit.
- f) d'une qualification pour le remorquage ou de vol acrobatique, pour autant que le FI possède de tels priviléges et ait fait la preuve de son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point i) ci-dessous;



**g)** d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI:

1) justifie d'une expérience d'au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD II/III ou un FNPT II;

2) ait suivi le cours de formation IRI en tant qu'élève pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI; et

3) de plus:

i) dans le cas des avions multimoteurs, possède ou a possédé une qualification CRI;

ii) dans le cas des hélicoptères multimoteurs, possède ou a possédé une qualification TRI;

**h)** de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde:

1) dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation CRI établi au paragraphe II.11.4.2.CRI, point a), et aux exigences des paragraphes II.11.2.4.CRI et II.11.1.7;

2) dans le cas d'hélicoptère, aux exigences établies au paragraphe II.11.3.2.TRI, point c), 1) et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établi au paragraphe II.11.3.3.TRI, point b) 2);

**i)** d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, pour autant que le FI ait:

1) au moins accompli:

i) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs;

ii) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons;

iii) dans tous les autres cas, 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;

2) réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7 dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI;

**j)** d'une MPL, pour autant que le FI:

1) pour la phase de formation «habileté de pilotage essentielle», ait à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avions, dont au moins 200 heures d'instruction au vol;

2) pour la phase «de base» de la formation:

i) soit titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et dispose du privilège de dispenser une instruction pour une IR et

ii) ait à son actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipages multiples;

3) dans le cas d'un FI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours intégrés ATP(A) ou CPL(A)/IR, l'exigence du point 2) ii) peut être remplacée par l'exécution d'un cours structuré de formation constitué:

i) d'une qualification au MCC;

ii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 3 d'un cours MPL;

iii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 4 d'un cours MPL;

iv) d'une observation de 5 sessions d'entraînement type orienté ligne (LOFT) chez l'exploitant;

v) du contenu du cours d'instructeur pour la qualification MCCI.

Dans le cas du 3), le FI devra conduire ses 5 premières sessions en tant qu'instructeur sous la supervision d'un TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) qualifié pour l'instruction au vol de la MPL.



## II.11.2.2 FI — PRIVILEGES RESTREINTS

**a)** Un FI verra ses priviléges limités à ne dispenser une instruction au vol que sous la supervision d'un FI pour la même catégorie d'aéronef, désigné par l'ATO à cet effet, dans les cas suivants:

- 1) pour la délivrance des PPL, SPL, BPL et LAPL;
- 2) dans tous les cours intégrés au niveau PPL, dans le cas d'avions et hélicoptères;
- 3) pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs, les extensions de classe et de groupe dans le cas de ballons et les extensions de classe dans le cas de planeurs;
- 4) pour les qualifications de vol de nuit, de remorquage ou de vol acrobatique.

**b)** Lorsqu'il conduit une formation sous supervision conformément au point a), le FI ne disposera pas du privilège d'autoriser les élèves pilotes à faire leurs premiers vols solo et leurs premiers vols en campagne solo.

c) Les limitations des points a) et b) seront levées lorsque le FI aura au moins effectué:  
1) dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol sur des avions ou des TMG et a en outre supervisé au moins 25 vols solo d'élèves pilotes;  
2) dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol sur des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices en vol solo d'élèves pilotes;  
3) dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), 15 heures ou 50 décollages en instruction en vol couvrant la totalité du programme d'entraînement pour la délivrance d'une PPL(As), SPL ou BPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

## II.11.2.3 FI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification FI devra:

**a)** dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H):

- 1) avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD;
  - 2) avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef; et
- b)** en outre, pour la FI(A):

- 1) être titulaire d'au moins une CPL(A); ou
  - 2) être titulaire d'au moins une PPL(A) et avoir:
    - i) satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL, sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement; et
    - ii) effectué au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG dont 150 heures en tant que PIC;
- 3) avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation défini au paragraphe II.11.2.4 FI, point a);
- 4) avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents;

**c)** en outre, pour la FI(H), avoir accompli un temps de vol total de 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères dont:

- 1) au moins 100 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une CPL(H); ou



- 2) au moins 200 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H) et a satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL;
- d) dans le cas d'une FI(As), avoir effectué 500 heures de vol sur dirigeables en tant que PIC, dont 400 heures en tant que PIC titulaire d'une CPL(As);
- e) pour une qualification FI(S), avoir effectué 100 heures de vol et 200 lancements en tant que PIC sur planeurs. En outre lorsque le candidat souhaite dispenser une instruction au vol sur TMG, il devra effectuer au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur TMG et devra subir une évaluation de compétences additionnelle sur un TMG conformément au paragraphe II.11.1.7 avec un FI qualifié conformément au paragraphe II.11.2.1.FI(j);
- f) dans le cas d'une FI(B), avoir effectué 75 heures de vol en ballon en tant que PIC, dont au moins 15 heures doivent être effectuées dans la classe pour laquelle l'instruction au vol sera dispensée.

#### II.11.2.4 FI — COURS DE FORMATION

a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi une épreuve spécifique en vol de pré-admission avec un FI qualifié conformément au paragraphe II.11.2.1.FI, point i), au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ladite épreuve reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme prévu dans l'appendice 9 à la présente partie.

b) Le cours de formation FI devra inclure:

- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
- 2) i) dans le cas d'une qualification FI (A), (H) et (As), au moins 100 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;
- ii) dans le cas d'une qualification FI(B) ou FI(S), au moins 30 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;
- 3) i) dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction au vol en double commande, avec 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS, un FNPT I ou II ou un FTD II/III;
- ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol dont 15 heures consisteront en une instruction au vol en double commande;
- iii) dans le cas d'une FI(S), au moins 6 heures ou 20 décollages en instruction en vol;
- iv) dans le cas d'une FI(S) avec le privilège de dispenser une formation sur TMG, au moins 6 heures d'instruction au vol en double commande sur TMG;
- v) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 3 heures avec 3 décollages en instruction en vol.

Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes qui sont ou étaient titulaires:

- 1) d'une qualification FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 2) i), ou de 18 heures pour répondre à l'exigence du point b) 2) ii).

#### II.11.2.5 FI — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

a) Dans le cas d'une prorogation d'une qualification FI, le titulaire devra satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:

1) effectuer:

- i) dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction en vol dans une catégorie appropriée d'aéronef au cours de la période de validité de la qualification, en tant que FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinateur. Si les priviléges pour dispenser une instruction pour la IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de



l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédent la date d'expiration de la qualification FI;

ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol sur des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateur, au cours de la période de validité de la qualification. Si les priviléges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été accomplies au cours des 12 derniers mois précédent la date d'expiration de la qualification FI;

iii) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 30 heures ou 60 décollages en instruction en vol sur planeurs, motoplaneurs ou TMG en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;

iv) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 6 heures d'instruction en vol sur des ballons en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;

2) suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant la période de validité de la qualification FI;

3) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7 dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FI.

b) Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), (S) et (B), le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7.

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

1) participer à un stage de remise à niveau d'instructeur;

2) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7.

## II.11.3 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR DE QUALIFICATION DE TYPE — TRI

### II.11.3.1 TRI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

Les priviléges d'un TRI permettent de dispenser une instruction pour:

a) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valide;

b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, pour autant que le titulaire ait 3 ans d'expérience en tant que TRI; et

c) dans le cas d'un TRI pour les avions monopilotes:

1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des priviléges couvrant les exploitations monopilotes.

Les priviléges du TRI(SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, pour autant que le TRI:

i) soit titulaire d'une qualification MCCI; ou

ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;

2) la phase «de base» du cours MPL, pour autant qu'il dispose de priviléges étendus aux opérations multipilotes et soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);

d) dans le cas d'un TRI pour les avions multipilotes:

1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour:

i) les avions multipilotes;

ii) les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des priviléges en exploitations multipilotes;



- 2) la formation au MCC;
- 3) le cours MPL dans ses phases de base, intermédiaire et avancée pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);  
**e)** dans le cas d'un TRI pour hélicoptères:
  - 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;
  - 2) la formation au MCC, pour autant qu'il soit titulaire d'une qualification de type pour hélicoptères multipilotes;
  - 3) l'extension des qualifications IR(H) monomoteurs aux qualifications IR(H) multimoteur.  
**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.

### II.11.3.2 TRI — PRIVILEGES RESTREINTS

#### a) Généralités

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

Dans ce cas, le TRI peut conduire des vols en ligne sous supervision, pour autant que le cours de formation TRI ait inclus une formation additionnelle à cette fin.

**b)** TRI pour avions et pour aéronefs à sustentation motorisée — TRI(A) et TRI(PL). Les privilèges d'un TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisée dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que le TRI a:

- 1) effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS;
- 2) effectué l'entraînement technique et l'instruction en vol qui font partie du cours TRI pertinent;
- 3) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le 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 en 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, conformément au paragraphe II.11.1.7, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.



2) Avant que les priviléges monopilotes d'un TRIH soient étendus à des priviléges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.

d) Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui se sont vu délivrer une qualification de type seront autorisés à voir leurs priviléges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.

### II.11.3.3 TRI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification TRI devra:

a) être titulaire d'une licence de pilote de type CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef applicable;

b) pour une qualification TRI(MPA):

1) avoir à son actif 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 d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type;

c) Pour une qualification TRI(SPA):

1) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et

2) 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 priviléges IR(A);

d) pour la qualification TRI(H):

1) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères;

2) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;

3) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 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 monopilotes multimoteurs, 100 heures en tant que pilote sur ce type dans des exploitations multipilotes;

4) les titulaires d'une qualification FI(H) obtiendront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences des points 1) et 2) pour l'hélicoptère monopilote pertinent;

e) 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.



#### II.11.3.4 TRI — COURS DE FORMATION

a) Le cours de formation du TRI contiendra au moins:

- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
- 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;
- 3) 5 heures d'instruction en vol sur l'aéronef approprié ou pour les aéronefs monopilotes, sur un simulateur qui représente ledit aéronef, et 10 heures pour les aéronefs multipilotes, ou sur un simulateur représentant ledit aéronef.

b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1);

c) Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type pertinent recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe en vue de la délivrance d'une qualification TRI restreinte à l'instruction au vol sur simulateur.

#### II.11.3.5 TRI — ÉVALUATION DES COMPÉTENCES

Si l'évaluation des compétences du TRI est conduite dans un FFS, la qualification TRI sera restreinte à l'instruction au vol dans un FFS.

Cette restriction sera levée une fois que le TRI aura réussi l'évaluation de compétences sur un aéronef.

#### II.11.3.6 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 précédent 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 II.11.1.7.

2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée. Pour la prorogation d'une qualification TRI(H) ou TRI(PL), le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:

- i) effectuer 50 heures d'instruction en vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel il détient des priviléges 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 en vol devront être accomplies en tant que TRI, qu'examinateur de qualification de type (TRE), que SFI ou qu'examinateur sur entraîneur synthétique de vol (SFE). Dans le cas de la qualification TRI(H), le temps de vol effectué en tant que FI, qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), qu'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examinateur 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 II.11.1.7.

3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire devra réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7.



4) Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef.

5) Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H). Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type pertinent recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point 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 précédent 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 précédent la demande:

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 II.11.1.7, pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des priviléges d'instruction est souhaité.

## II.11.4 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR DE QUALIFICATION DE TYPE — CRI

### II.11.4.1 CRI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

a) Les priviléges d'un CRI consistent à dispenser une instruction pour:

1) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions non complexes monopilotes non hautes performances, lorsque les priviléges souhaités par le candidat permettent de voler dans des conditions d'exploitation monopilote;

2) une qualification de remorquage ou de vol acrobatique pour les avions, pour autant que le CRI soit titulaire de la qualification pertinente et ait fait la preuve de l'aptitude à dispenser une instruction pour ladite qualification à un FI qualifié conformément au paragraphe II.11.2.1.FI, point i).

b) Les priviléges d'un CRI sont limités à la classe ou au type d'avion dans lequel l'évaluation des compétences de l'instructeur a été effectuée. Les priviléges du CRI seront étendus à d'autres classes ou type lorsque le CRI aura effectué au cours des 12 derniers mois:

1) 15 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable à l'avion;  
2) 1 vol d'entraînement en siège de droite sous la supervision d'un autre CRI ou FI qualifié pour cette classe ou ce type qui occupe l'autre siège de pilote.

### II.11.4.2 CRI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification CRI devra avoir effectué au moins:

a) dans le cas des avions multimoteurs:

1) 500 heures de vol en tant que pilote sur avions;



2) 30 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable;

**b)** dans le cas des avions monomoteurs:

1) 300 heures de vol en tant que pilote sur avions;

2) 30 heures en tant que PIC sur avion de la classe ou du type applicable.

#### II.11.4.3 CRI — COURS DE FORMATION

a) Le cours de formation pour le CRI devra au moins inclure:

1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;

2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;

3) 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs, ou 3 heures d'instruction en vol sur des avions monomoteurs, dispensées par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe II.11.2.1.FI, point i).

b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1).

#### II.11.4.4 CRI — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

**a)** Dans le cas de la prorogation d'une qualification CRI, le candidat devra, au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification CRI:

1) dispenser au moins 10 heures d'instruction au vol en tant que CRI. Si le candidat détient des priviléges de CRI sur les avions monomoteurs et multimoteurs, les 10 heures d'instruction au vol seront réparties de manière égale entre les avions monomoteurs et les avions multimoteurs; ou

2) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;

3) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7, pour les avions multimoteurs ou monomoteurs, selon le cas.

**b)** Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification CRI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a) 3).

**c)** Renouvellement. Si la qualification CRI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement:

1) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;

2) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7

#### II.11.5 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS — IRI

##### II.11.5.1 IRI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

**a)** Les priviléges d'un IRI permettent de dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.

**b)** Exigences particulières pour le cours MPL. Pour dispenser une instruction sur les phases «de base» de la formation MPL, l'IRI(A) devra:

1) être titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et

2) avoir à son actif au moins 1 500 heures de vol en opérations multipilotes;

3) dans le cas d'un IRI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégrés, l'exigence du point b) 2), peut être remplacée par l'exécution d'un cours décrit au paragraphe II.11.2.1.FI, point j) 3).



## II.11.5.2 IRI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification IRI devra:

a) dans le cas d'une IRI(A):

1) avoir à son actif au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures sur avion; et

2) dans le cas de candidats à une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe II.11.4.2.CRI, point a);

b) dans le cas d'une IRI(H):

1) avoir à son actif au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures devront être du temps de vol aux instruments sur hélicoptère; et

2) dans le cas de candidats à une IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, satisfaire aux exigences du paragraphe II.11.2.1.FI, point g) 3) ii);

c) dans le cas d'une IRI(As), avoir à son actif au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.

## II.11.5.3 IRI — COURS DE FORMATION

a) Le cours de formation pour une IRI devra au moins inclure:

1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;

2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision des connaissances théoriques sur le vol aux instruments, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe;

3) i) pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur avion, sur FFS, FTD II/III ou FPNT II. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont ramenées à 5;

ii) pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère, sur FFS, FTD II/III ou FPNT II/III;

iii) pour la qualification IRI(As), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD II/III ou FPNT II.

b) L'instruction au vol sera dispensée par un FI qualifié conformément au paragraphe II.11.2.1.FI, point i).

c) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1).

## II.11.5.4 IRI — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

Pour la prorogation et le renouvellement d'une qualification IRI, le titulaire devra satisfaire aux exigences de prorogation et de renouvellement d'une qualification FI, conformément au paragraphe II.11.2.5.FI

## II.11.6 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR SUR ENTRAINEUR SYNTHETIQUE DE VOL — SFI

### II.11.6.1 SFI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

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

a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie correspondante d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI; et

b) dans le cas d'une qualification SFI pour les avions monopilotes:



1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les aéronefs complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des priviléges incluant les exploitations monopilotes.

Les priviléges du SFI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes en exploitations multipilotes, pour autant qu'il:

i) soit titulaire d'une qualification MCC; ou

ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes; et

2) pour autant que les priviléges de la SFI(SPA) aient été étendus aux exploitations multipilotes conformément au point b) 1):

i) la MCC;

ii) le cours MPL en phase de base;

c) dans le cas d'une qualification SFI pour avions multipilotes:

1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour:

i) des avions multipilotes;

ii) des avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des priviléges en exploitations multipilotes;

2) MCC;

3) les phases de base, intermédiaire et avancée du cours MPL pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);

d) dans le cas d'une SFI pour hélicoptères:

1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;

2) une formation au MCC lorsque le TRI dispose de priviléges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.

## II.11.6.2 SFI — PRIVILEGES RESTREINTS

Les priviléges du SFI seront limités au FTD II/III ou FFS du type d'aéronef dans lequel le cours de formation SFI a été effectué.

Les priviléges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronef lorsque le titulaire a:

a) accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent et

b) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction relevant des tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE qualifié à cet effet.

## II.11.6.3 SFI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification SFI devra:

a) être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;

b) avoir effectué le contrôle de compétences pour la délivrance de la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent la demande et

c) de surcroît, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions multipilotes ou d'une SFI(PL), avoir:

1) au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;



- 2) accompli en tant que pilote ou observateur, au cours des 12 mois qui précèdent la demande, au moins:
- i) 3 étapes dans le poste de pilotage du type applicable d'aéronef; ou
  - ii) 2 sessions en simulateur aux fins d'un entraînement type «orienté ligne» (LOFT), menées par un équipage de conduite qualifié dans le poste de pilotage du type applicable. Ces sessions en simulateur devront inclure 2 vols d'au moins 2 heures chacun, entre 2 aérodromes différents, ainsi que la préparation du vol et le débriefing associé;
  - d) par ailleurs, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions complexes hautes performances monopilotes:
- 1) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que PIC sur avions monopilotes;
  - 2) être ou avoir été titulaire d'une qualification IR(A) multimoteur et
  - 3) avoir rempli les exigences du point c) 2);
  - e) en outre, pour une SFI(H), avoir:
    - 1) effectué, en tant que pilote ou observateur, au moins 1 heure de vol dans le poste de pilotage du type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent la demande et
    - 2) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;
    - 3) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;
    - 4) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères.

#### II.11.6.4 SFI — COURS DE FORMATION

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

#### II.11.6.5 SFI — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

- a)** Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification SFI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification SFI, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
  - 1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification SFI;
  - 2) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;
  - 3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe II.11.1.7.
- b)** En outre, le candidat devra avoir effectué sur un FFS, le contrôle de compétences pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels il détient des priviléges.
- c)** Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification SFI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a) 3).
- d)** Renouvellement. Si la qualification SFI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédent la demande:



- 1) effectuer la partie relative au simulateur du cours de formation SFI;
- 2) satisfaire aux exigences définies aux points a) 2) et a) 3).

## II.11.7 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR DE TRAVAIL EN EQUIPAGE — MCCl

### II.11.7.1 MCCl — PRIVILEGES ET CONDITIONS

- a) Les priviléges d'un MCCl consistent à dispenser une instruction au vol pendant:
- 1) la partie pratique du cours portant sur le MCC lorsqu'il n'est pas combiné avec une formation de qualification de type et
  - 2) dans le cas d'une MCCl(A), la phase de base du cours de formation intégré MPL, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A).

### II.11.7.2 MCCl — PRIVILEGES RESTREINTS

Les priviléges du titulaire d'une qualification MCCl seront limités au FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS dans lequel le cours de formation MCCl a été effectué.

Les priviléges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types d'aéronefs lorsque le titulaire a accompli l'entraînement pratique du cours MCCl sur ledit type de FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS.

### II.11.7.3 MCCl — PREREQUIS

Un candidat à une qualification MCCl devra:

- a) être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- b) avoir au moins:
  - 1) dans le cas d'avions, de dirigeables et d'aéronefs à sustentation motorisée, 1 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote en exploitations multipilotes;
  - 2) dans le cas d'hélicoptères, 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans des opérations en équipage multiple, dont au moins 350 heures sur des hélicoptères multipilotes.

### II.11.7.4 MCCl — COURS DE FORMATION

- a) Le cours de formation pour une qualification MCCl devra au moins inclure:
- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) 1 entraînement technique lié au type de FSTD que le candidat souhaite utiliser pour l'instruction;
  - 3) 3 heures d'instruction pratique, qui peuvent être une instruction au vol ou une instruction au MCC sur le FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS pertinent, sous la supervision d'un TRI, SFI ou MCCl désigné par l'ATO à cet effet. Lesdites heures d'instruction au vol sous supervision devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe II.11.1.4.
- b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI, TRI, CRI, IRI ou SFI recevront les crédits correspondant à la totalité de l'exigence du point a) 1).



## II.11.7.5 MCC — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

- a) Dans le cas de la prorogation d'une qualification MCC, le candidat devra avoir rempli les exigences du paragraphe II.11.7.4.MCC, point a), 3), sur le type pertinent de FNPT II/III, FTD II/III ou FFS, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification MCC.
- b) Renouvellement. Si la qualification MCC est arrivée à échéance, le candidat devra remplir les exigences du paragraphe II.11.7.4.MCC, point a), 2) et 3), relatives au type pertinent de FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS.

## II.11.8 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR POUR LA FORMATION SUR ENTRAINEUR SYNTHETIQUE — STI

### II.11.8.1 STI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

- a) Les priviléges d'un STI permettent de dispenser une instruction au vol sur système synthétique de vol, dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour:
- 1) la délivrance d'une licence;
  - 2) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une IR et d'une qualification de classe ou de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes.
- b) Priviléges additionnels pour le STI(A). Les priviléges d'un STI(A) incluront l'instruction sur système synthétique de vol pendant la formation de base relative aux aptitudes de vol du cours de formation intégrée MPL.

### II.11.8.2 STI — PRIVILEGES RESTREINTS

Les priviléges du titulaire d'une qualification STI seront limités au FNPT II/III, FTD II/III ou FFS dans lequel le cours de formation STI a été effectué.

Les priviléges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types d'aéronef lorsque le titulaire a:

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

### II.11.8.3 STI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification STI devra:

- a) être ou avoir été titulaire au cours des 3 années précédant la demande, d'une licence de pilote et de priviléges d'instruction appropriés aux cours pour lesquels l'instruction est prévue;
  - b) avoir accompli dans un FNPT le contrôle de compétences pertinent pour la qualification de classe ou de type, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande.
- Un candidat à une qualification STI(A), qui souhaite dispenser une instruction sur BITD exclusivement, ne devra effectuer que les exercices appropriés à l'examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A);
- c) en outre, pour une qualification STI(H), avoir effectué, au moins 1 heure de vol en tant qu'observateur dans le poste de pilotage du type d'hélicoptères applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande.



#### II.11.8.4 STI — COURS DE FORMATION

- a) Le cours de formation pour la qualification STI inclura au moins 3 heures d'instruction au vol portant sur les tâches d'un STI, dans un FFS, FTD II/III ou un FNPT II/III, sous la supervision d'un FIE. Lesdites heures d'instruction au vol sous supervision devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe II.11.1.4. Les candidats à une qualification STI(A), qui souhaitent dispenser une instruction sur un BITD exclusivement, devront effectuer l'instruction au vol sur un BITD.
- b) Dans le cas des candidats à une qualification STI(H), le cours devra également inclure le contenu FFS du cours TRI applicable.

#### II.11.8.5 PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION STI

- a) Prorogation. Dans le cas de la prorogation d'une qualification STI, le candidat devra, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification STI:
- 1) avoir effectué au moins 3 heures d'instruction au vol dans un FFS, un FNPT II/III ou un BITD, comme partie intégrante d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type et
  - 2) avoir réussi les sections applicables du contrôle de compétences à la présente section pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS, FTD II/III ou FNPT II/III sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.
- Dans le cas d'un STI(A) qui dispense une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences n'inclura que les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A).
- b) Renouvellement. Si la qualification STI est arrivée à expiration, le candidat devra:
- 1) suivre une formation de remise à niveau en tant que STI auprès d'un ATO;
  - 2) réussir les sections applicables du contrôle de compétences, à la présente section pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS, FTD II/III ou FNPT II/III sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.
- Dans le cas d'une qualification STI(A) pour une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences n'inclura que les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A);
- 3) effectuer, lors d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, CRI(A), IRI ou TRI(H) désigné par l'ATO à cet effet. Au moins une 1 d'instruction au vol sera supervisée par un FIE(A).

#### II.11.9 INSTRUCTEUR DE QUALIFICATION DE VOL EN MONTAGNE — MI

##### II.11.9.1 MI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

Les priviléges d'un MI permettent de dispenser une instruction en vol pour la délivrance d'une qualification de vol en montagne.

##### II.11.9.2 MI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification MI devra être titulaire:

- a) d'une qualification FI, CRI, ou TRI avec des priviléges pour les avions monopilotes;
- b) d'une qualification de vol en montagne.



### II.11.9.3 MI — COURS DE FORMATION

- a) Le cours de formation pour la qualification MI devra inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe II.11.1.4.
- b) Avant d'entrer en formation, les candidats devront avoir réussi 1 vol de pré-admission avec un MI titulaire d'une qualification FI, aux fins d'évaluer leur expérience et leur capacité à suivre la formation.

### II.11.9.4 VALIDITE DE LA QUALIFICATION MI

La qualification MI est valide tant que la qualification FI, TRI ou CRI l'est aussi.

## II.11.10 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'INSTRUCTEUR D'ESSAIS EN VOL — FTI

### II.11.10.1 FTI — PRIVILEGES ET CONDITIONS

- a) Les priviléges d'un instructeur d'essais en vol (FTI) consistent, dans la catégorie d'aéronef concernée, à:
  - 1) délivrer des qualifications pour les essais en vol de catégorie 1 ou 2, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification pour les essais en vol de la catégorie pertinente;
  - 2) délivrer une qualification FTI, dans la catégorie pertinente des qualifications pour les essais en vol, pour autant que l'instructeur ait au moins 2 ans d'expérience d'instruction pour la délivrance de qualification pour les essais en vol.
- b) Les priviléges d'un FTI titulaire d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 1 comprennent le privilège de dispenser une instruction au vol liée aux qualifications pour les essais en vol de catégorie 2.

### II.11.10.2 FTI — PREREQUIS

Un candidat à une qualification FTI devra:

- a) être titulaire d'une qualification pour les essais en vol.
- b) avoir à son actif au moins 200 heures d'essais en vol de catégorie 1 ou 2.

### II.11.10.3 FTI — COURS DE FORMATION

- a) Le cours de formation pour une qualification FTI devra au moins inclure:
  - 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;
  - 3) 5 heures d'instruction au vol pratique sous la supervision d'un FTI qualifié conformément au paragraphe II.11.10.1.FTI b). Lesdites heures d'instruction au vol devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe II.11.1.4.
- b) Obtention de crédits.
  - 1) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1);
  - 2) En outre, les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI ou TRI dans la catégorie pertinente d'aéronef, recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 2).



## II.11.10.4 FTI — PROROGATION ET RENOUVELLEMENT

**a)** Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification FTI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification FTI, satisfaire à 1 des exigences suivantes:

1) effectuer au moins:

i) 50 heures d'essais en vol, dont au moins 15 heures dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FTI; et

ii) 5 heures d'instruction au vol pour les essais en vol, au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FTI; ou

2) suivre une formation de remise à niveau en tant que FTI auprès d'un ATO. La formation de remise à niveau portera sur la partie pratique de l'instruction au vol du cours de formation FTI, conformément au paragraphe II.11.10.3.FTI, point a), 3) et inclura au moins 1 instruction au vol sous la supervision d'un FTI qualifié conformément au paragraphe II.11.10.1.FTI, point b).

**b)** Renouvellement. Si la qualification FTI est arrivée à expiration, le candidat devra suivre une formation de remise à niveau en tant que FTI auprès d'un ATO. La formation de remise à niveau devra au moins satisfaire aux exigences du paragraphe II.11.10.3.FTI, point a), 3).

## II.12 QUALIFICATIONS INSTRUCTEURS AU SOL

### II.12.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des qualifications instructeurs au sol et les conditions sous lesquelles ces qualifications sont nécessaires et les restrictions éventuelles.

### II.12.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

(a) Pour l'obtention de l'autorisation ou de la qualification d'instructeur au sol le candidat doit :

(1) être âgé de 18 ans au moins.

(2) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;

(3) réussir au test de connaissances théoriques sur les bases de l'instruction incluant, excepté les dispositions du paragraphe (b) de cette section:

(i) processus d'apprentissage ;

(ii) éléments de pédagogie effective ;

(iii) évaluation des candidats à leur examen ;

(iv) développement des cours ;

(v) programmation des leçons ; et

(vi) techniques de formation en classe ;

(4) réussir au test de connaissances théoriques dans les domaines aéronautiques suivants :

(i) pour une autorisation ou une qualification de base d'instructeur au sol ;



- (ii) pour une autorisation ou une qualification avancée d'instructeur au sol ;
  - (iii) pour une autorisation ou une qualification d'instructeur instruments au sol.
- (b) le test de connaissances précisé au paragraphe (a) (3) dans cette section n'est pas requis si le candidat :
- (i) détient une autorisation ou une qualification d'instructeur au sol ou en vol délivrée suivant les dispositions du présent règlement ;
  - (ii) détient un certificat d'enseignement en cours de validité autorisant la personne à enseigner au niveau professionnel ou universitaire ; ou
  - (iii) est employé comme enseignant dans un collège ou une université.

### **II.12.3 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

Le détenteur d'une autorisation ou d'une qualification d'instructeur au sol peut exercer les priviléges correspondant à son autorisation ou à sa qualification.

Voir la procédure d'application pour la liste détaillée des priviléges de l'instructeur au sol.

### **II.12.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTIEN DE VALIDITÉ**

Le détenteur d'une autorisation ou d'une qualification d'instructeur ne peut pas exercer les fonctions d'instructeur au sol à moins que, dans les 12 mois précédents :

- (1) il ait exercé au moins 3 mois en tant qu'instructeur au sol ; ou
- (2) l'Administration de l'aviation civile ait confirmé que la personne remplit les exigences prescrites dans ce chapitre pour l'autorisation et la qualification.

### **II.12.5 EXAMINATEURS EXIGENCES COMMUNES**

#### **II.12.5.1 AUTORISATIONS D'EXAMINATEUR**

a) Généralités. Les titulaires d'une autorisation d'examinateur devront:

1) être titulaires d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les priviléges de dispenser une instruction pour celles-ci;

2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.

b) Conditions particulières

1) Dans le cas de l'introduction d'un aéronef nouveau dans la flotte d'un exploitant, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente annexe n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique octroyant des priviléges pour faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences.

Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques et aux contrôles de compétences nécessaires pour l'introduction de l'aéronef nouveau et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.



2) Les titulaires d'une autorisation délivrée conformément au point b) 1), qui souhaitent une demande d'autorisation d'examinateur, doivent satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examinateur.

c) Examen hors du territoire

1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire du Burkina Faso, l'autorité compétente de du Burkina Faso peut délivrer une autorisation d'examinateur à un candidat détenteur d'une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, pour autant que le candidat:

i) soit au moins titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, en toute hypothèse, soit titulaire d'au moins une CPL;

ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente annexe pour la délivrance de l'autorisation d'examinateur pertinente; et

iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des priviléges d'examinateur conformément à la présente partie.

2) L'autorisation visée au point 1) sera limitée à effectuer des examens pratiques et des examens ou contrôles de compétences:

i) hors du territoire du Burkina Faso; et

ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen ou le contrôle est effectué.

**II.12.5.2 LIMITATION DES PRIVILEGES EN CAS D'INTERETS DIRECTS LES EXAMINATEURS NE POURRONT CONDUIRE:**

a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats

1) auxquels ils ont dispensé une instruction au vol pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; ou

2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat,

b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

**II.12.5.3 PREREQUIS POUR LES EXAMINATEURS.**

Les candidats à une autorisation d'examinateur devront faire la preuve:

a) de connaissances et d'un cursus pertinents, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux priviléges d'un examinateur;

b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente annexe, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.



#### II.12.5.4 STANDARDISATION DES EXAMINATEURS

- a) Les candidats à une autorisation d'examinateur devront suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente ou par un 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 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;
  - 2) une instruction sur les exigences applicables de la présente annexe, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;
  - 3) une 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'examinateur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat à une licence ou une qualification qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examinateur, 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 priviléges en tant qu'examinateurs;
  - 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).

#### II.12.5.5 ÉVALUATION DES COMPETENCES DES EXAMINATEURS

Les candidats à une autorisation d'examinateur 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'examinateur 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'examinateur, pour lequel ils souhaitent obtenir des priviléges. 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.

#### II.12.5.6 VALIDITE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT DES AUTORISATIONS D'EXAMINATEUR

- a) Validité. Une autorisation d'examinateur sera valide pendant 3 ans.
- b) Prorogation. Une autorisation d'examinateur 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'examinateur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréé par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.
  - 3) l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, effectuée conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examinateur;
  - 4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de plus d'une autorisation d'examinateur, la prorogation de toutes les autorisations d'examinateur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points b) 1) et b) 2) ci-dessus pour l'une des autorisations d'examinateur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- c) Renouvellement. Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b) 2) ci-dessus.
- d) Une autorisation d'examinateur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat répond aux exigences de la présente annexe.

**II.12.5.7 CONDUITE DES EXAMENS PRATIQUES, DES CONTROLES DE COMPETENCES ET DES EVALUATIONS DE COMPETENCES**

- a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent:
- 1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;
  - 2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente annexe pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis;
  - 3) attirer l'attention des candidats sur les conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.
- b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examinateur devra:
- 1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examinateur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les priviléges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examinateur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de recours;
  - 2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, autoriser à porter sur la licence ou l'autorisation du candidat les mentions requises en y indiquant la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire;
  - 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'examinateur. Ce rapport devra inclure:

- i) une déclaration attestant que l'examinateur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente annexe;
  - 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'examinateur indiquera les raisons;
  - 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'examinateur, 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 requise dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

## II.12.6 EXIGENCES PARTICULIERES POUR LES EXAMINATEURS DE VOL — FE

### II.12.6.1 FE — PRIVILEGES ET CONDITIONS

a) FE(A). Les priviléges d'un FE pour 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'examinateur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction en 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'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction en vol;
- 3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction en vol;
- 4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examinateur 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 en vol pour la qualification de vol en montagne.

b) FE(H). Les priviléges d'un FE pour hélicoptères permettent 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'examinateur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en 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'examinateur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en 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'examinateur ait satisfait aux exigences des points 1) ou 2), selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);

4) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(H), pour autant que l'examinateur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction en vol.

c) FE(As). Les priviléges d'un FE pour dirigeables consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance de PPL(As) et de CPL(As), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de type de dirigeable, pour autant que l'examinateur ait accompli 500 heures de vol en tant que pilote sur dirigeable, dont 100 heures d'instruction en vol.

d) FE(S). Les priviléges d'un FE pour planeurs permettent de conduire:

1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la SPL et la LAPL(S), pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction en vol;

2) des contrôles de compétences pour l'extension des priviléges de la SPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 90 heures d'instruction en vol;

3) des examens pratiques pour l'extension des priviléges de la SPL ou de la LAPL(S) aux TMG, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 50 heures d'instruction en vol sur TMG.

e) FE(B). Les priviléges d'un FE pour ballons permettent de conduire:

1) des examens pratiques pour la délivrance d'une BPL et d'une LAPL(B), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour étendre les priviléges à un autre groupe ou une autre classe de ballons, pour autant que l'examinateur ait accompli 250 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction en vol;

2) des contrôles de compétences pour l'extension des priviléges de la BPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol dans le même groupe de ballons que celui pour lequel l'extension est sollicitée. Les 300 heures de vol devront inclure 50 heures d'instruction en vol.

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

## II.12.7 EXIGENCES PARTICULIERES POUR LES EXAMINATEURS DE QUALIFICATION DE TYPE — TRE

### II.12.7.1 TRE — PRIVILEGES ET CONDITIONS



a) TRE(A) et TRE(PL). Les priviléges 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'examinateur ait satisfait à l'exigence de la présente annexe;
- 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'examinateur ait exercé au moins 3 ans en tant que TRE.

b) TRE(H). Les priviléges 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'examinateur ait exercé au moins 3 ans en tant que TRE.

## II.12.7.2 TRE — PREREQUIS

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 monopilotes 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 monopilotes 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 monopilotes 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 professionnel d'hélicoptère;
- 6) avant que des priviléges monopilotes multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des priviléges 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.

## **II.12.8 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'EXAMINATEUR DE QUALIFICATION DE CLASSE — CRE**

### **II.12.8.1 CRE — PRIVILEGES LES PRIVILEGES D'UN CRE PERMETTENT DE CONDUIRE, POUR DES AVIONS MONOPILOTES, A L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES:**

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

### **II.12.8.2 CRE — PREREQUIS LES CANDIDATS A UNE AUTORISATION CRE DEVONT:**

- a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) avec des priviléges 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.

## **II.12.9 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'EXAMINATEUR DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS — IRE**

### **II.12.9.1 IRE — PRIVILEGES LES PRIVILEGES DU TITULAIRE D'UNE AUTORISATION IRE**

Consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'IR et des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR.



## II.12.9.2 IRE — PREREQUIS

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.

## II.12.10 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'EXAMINATEUR SUR SYSTEME SYNTHETIQUE DE VOL — SFE

### II.12.10.1 SFE — PRIVILEGES ET CONDITIONS

a) SFE(A) et SFE(PL). Les priviléges 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 II.12.9.IRE 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'examinateur satisfasse aux exigences de la présente annexe;
- 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'examinateur ait exercé au moins 3 ans en tant que SFE.

b) SFE(H). Les priviléges 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 II.12.9.IRE, point 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'examinateur ait exercé au moins 3 ans en tant que SFE.

#### II.12.10.2 SFE — PREREQUIS

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.

#### II.12.11 EXIGENCES PARTICULIERES POUR L'EXAMINATEUR D'INSTRUCTEUR DE VOL — FIE

##### II.12.11.1 FIE — PRIVILEGES ET CONDITIONS

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

c) FIE (As), (S), (B). Les priviléges 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.

##### II.12.11.2 FIE — PREREQUIS

a) FIE(A). Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront, dans le cas de candidats qui souhaitent effectuer des évaluations de compétences:

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 sur 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.

## II.13 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

### II.13.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote de planeur et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires et les restrictions éventuelles.

### II.13.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote de planeur doit :

- être âgé de 16 ans au moins ;
- détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;



- être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
- satisfaire aux dispositions des sections II.13.3, II.13.4 et II.13.5 qui s'appliquent à la qualification recherchée.

### II.13.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

(a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de planeur.

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

(2) *connaissance générale des aéronefs* :

(i) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des planeurs ;

(ii) limites d'emploi des planeurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;

(3) *préparation du vol et performances* :

(i) effets du chargement et du centrage sur les caractéristiques de vol; considérations de masse et de centrage ;

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

(iii) préparation et suivi du vol 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 de planeur ;

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

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

(7) *procédures opérationnelles* :

(i) emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;

(ii) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;

(iii) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au pilotage ;

(8) *principes du vol* : principes du vol appliqués aux planeurs.

(b) Le candidat doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de planeur, les procédures et la phraséologie de la



radiotéléphonie applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.13.4 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit accomplir au moins 6 heures de vol en qualité de pilote de planeur, dont 2 heures de vol en solo comportant au minimum 20 lancements et atterrissages.
- (b) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).
- (c) Le candidat doit acquérir, sous surveillance 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 au moyen 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.

#### II.13.5 EXIGENCE EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un planeur, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au paragraphe II.13.4 (c) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

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

#### II.13.6 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de pilote de planeur doit permettre à son titulaire de remplir les fonctions de pilote



commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

(b) En cas de transport de passagers, le titulaire de la licence doit accomplir un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur.

## II.14 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

### II.14.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications de pilote de ballon libre et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires et les restrictions éventuelles

### II.14.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de pilote de ballon libre doit :

- être âgé de 16 ans au moins ;
- détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
- satisfaire aux dispositions des sections II.14.3, II.14.4 et II.14.5 qui s'appliquent à la qualification recherchée.

### II.14.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

(a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre.

(1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ballon libre; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

(2) *connaissance générale des aéronefs* :

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

(3) *préparation du vol et performances* :

- (i) effets du chargement sur les caractéristiques de vol; calculs de masse ;
- (ii) emploi et application pratique des données de performances, au décollage et à l'atterrissement notamment, y compris l'effet de la température ;
- (iii) préparation et suivi du vol 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 de ballon libre.

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

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

(7) *procédures opérationnelles* :

(i) emploi de la documentation aéronautique telle que les Publications d'Information Aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;

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

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

(b) Le candidat doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, les procédures et la phraséologie de la radiotéléphonie applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

#### II.14.4 EXIGENCE EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ballon libre, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au paragraphe II.14.5 (b) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :

(1) de respecter les limites d'emploi du ballon libre ;

(2) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

(3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aéronaute ;

(4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;

(5) de garder à tout instant la maîtrise du ballon libre, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse aucun doute.

#### II.14.5 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

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

(b) Le candidat doit acquérir, sous surveillance appropriée, une expérience opérationnelle sur ballon libre dans les domaines suivants au moins :

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



- (2) techniques et procédures de décollage et d'ascension, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
  - (3) précautions à prendre pour éviter les collisions ;
  - (4) pilotage d'un ballon libre au moyen des repères visuels extérieurs ;
  - (5) reconnaissance de la descente rapide et manœuvres à exécuter en pareil cas ;
  - (6) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
  - (7) approches et atterrissages, y compris manœuvres au sol ;
  - (8) procédures d'urgence.
- (c) Pour pouvoir exercer de nuit les privilèges de la licence, le candidat doit avoir acquis, sous surveillance appropriée, une expérience opérationnelle du vol de nuit sur ballon libre.

#### II.14.6 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de pilote de ballon libre permettra à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle sur ballon à air chaud ou sur ballon à gaz, selon le cas.
- (b) Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées au paragraphe II.14.5 (c).

#### II.14.7 PILOTE PRIVE AVEC QUALIFICATIONS DE BALLON LIBRE : LIMITATIONS

- (a) Si un candidat à une licence de pilote privé avec qualification de ballon libre passe un test pratique dans un ballon avec un réchauffeur aéroporté :
  - (1) l'Administration de l'aviation civile mentionne sur la licence de pilote privé, une limitation sur l'exercice des privilèges de celle-ci à un ballon avec un réchauffeur aéroporté ;
  - (2) le pilote peut enlever cette limitation en obtenant l'expérience aéronautique exigée dans un ballon de gaz et en recevant une mention sur le carnet de vol de la part d'un instructeur habilité qui certifie l'accomplissement de l'expérience aéronautique exigée et la capacité d'actionner de manière satisfaisante un ballon de gaz.
- (b) Si un candidat à une licence de pilote privé avec qualification de ballon libre passe un test pratique dans un ballon de gaz :
  - (1) l'Administration de l'aviation civile mentionne sur la licence de pilote privé, une limitation sur l'exercice des privilèges de celle-ci à un ballon de gaz ;
  - (2) le pilote peut enlever cette limitation en obtenant l'expérience aéronautique exigée dans un ballon avec un réchauffeur aéroporté et en recevant une mention sur le carnet de vol de la part d'un instructeur habilité qui certifie l'accomplissement de l'expérience et la capacité d'actionner de manière satisfaisante un ballon avec un réchauffeur aéroport.



## CHAPITRE III LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES

### III.1 GENERALITES

#### III.1.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

- (a) Avant d'obtenir une licence de navigateur, de mécanicien navigant ou de personnel navigant commercial, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour ces licences.
- (b) Le candidat à une licence de navigateur, de mécanicien navigant ou de personnel navigant commercial doit prouver, conformément aux dispositions du présent chapitre qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

#### III.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences et qualifications des membres d'équipage autres que les pilotes ci-après :

- (1) mécanicien navigant
- (2) navigateur
- (3) personnel navigant de cabine

### III.2 LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

#### III.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de mécanicien navigant et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires :

#### III.2.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS REQUISES

- (a) Nul ne peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso à moins qu'il n'ait une licence de mécanicien navigant avec les qualifications appropriées.
- (b) Lorsqu'un mécanicien navigant opère dans un pays étranger, il doit disposer d'une licence de mécanicien navigant en cours de validité, reconnue par l'Administration de l'aviation civile du pays dans lequel l'aéronef est exploité.

#### III.2.3 VALIDATION DE LA LICENCE ETRANGERE OU DE L'AUTORISATION SPECIALE DE MECANICIEN NAVIGANT

- (a) Généralités :

- (1) l'Administration de l'aviation civile peut délivrer au titulaire d'une licence de mécanicien navigant en cours de validité ou d'une autorisation délivrée par un autre Etat contractant qui remplit les exigences de la présente section, une licence spéciale permettant au titulaire d'exercer les tâches de mécanicien navigant sur un



aéronef civil immatriculé au Burkina Faso, loué à un non ressortissant du Burkina Faso , pour le transport de personnes ou de biens. en compensation ou en location.

- (2) conformément aux dispositions de la présente section, l'Administration de l'aviation civile délivre une licence spéciale uniquement pour les types d'aéronefs qui disposent d'une capacité de sièges passagers supérieure à 30 sièges non compris les sièges équipages.
- (b) *Eligibilité* : pour être éligible pour la délivrance, ou pour le renouvellement de la licence conformément aux dispositions de la présente section, le postulant doit présenter à l'Administration de l'aviation civile les éléments suivants :
- (1) une licence étrangère de mécanicien navigant en cours de validité ou une autorisation :
- (i) délivrée par l'Administration de l'aviation civile d'un autre Etat Contractant ou une copie acceptable pour l'Administration de l'aviation civile ;
  - (ii) qui permet au candidat d'exercer les tâches de mécanicien navigant qu'autorise une licence sur le même type d'aéronef que l'aéronef de location, délivrée conformément aux dispositions de la présente section.
- (2) une attestation en vigueur établie par le locataire de l'aéronef :
- (i) certifiant que le candidat est employé par le locataire ;
  - (ii) spécifiant le type d'aéronef sur lequel le candidat exercera les fonctions de mécanicien navigant ;
  - (iii) certifiant que le candidat a reçu la formation au sol et en vol qui lui permet d'exercer les tâches qui lui seront assignées sur l'aéronef ;
- (3) des documents montrant que le titulaire satisfait aux normes médicales de la licence étrangère du mécanicien navigant exigée au paragraphe (b) de la présente section.
- (c) *Priviléges* : le titulaire de licence spéciale délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut exercer les mêmes priviléges que ceux indiqués sur la licence ou l'autorisation spécifiées dans la présente section, sous réserve des limitations qui y sont spécifiées.
- (d) *Limitations* : la licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section fait l'objet de limitations contenues dans le manuel de l'inspecteur procédure PEL de la présente section.
- (e) *Expiration* : chaque licence spéciale de mécanicien navigant délivrée conformément aux dispositions de la présente section prend fin :
- (1) lorsque prend fin le contrat de location de l'aéronef fourni lors de la demande de la licence ;
  - (2) lorsque la licence étrangère de mécanicien navigant, l'autorisation ou le document médical exigé pour l'obtention de la licence est suspendu, annulé ou expiré ; ou
  - (3) 24 mois après le mois de délivrance de la licence spéciale de mécanicien navigant.
- (f) *Renouvellement* : le titulaire d'une licence peut obtenir le renouvellement de celle-ci, si au moment de la demande de renouvellement, il satisfait aux exigences du paragraphe (b) de la présente section.



### III.2.4 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à l'obtention d'une licence de mécanicien navigant doit :

- (1) être âgé de 18 ans au moins ;
- (2) détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- (3) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
- (4) satisfaire aux exigences de ce chapitre qui s'appliquent à la qualification recherchée.

### III.2.5 QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES D'AERONEFS

Pour ajouter une autre qualification de classe à une licence de mécanicien navigant, tout candidat doit :

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

### III.2.6 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de mécanicien navigant; réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du mécanicien navigant ;
- (2) *connaissance générale des aéronefs* :
  - (i) principes de base des groupes motopropulseurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation; lubrifiants et systèmes de lubrification; systèmes de postcombustion et d'injection; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;
  - (ii) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
  - (iii) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissement, 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, mise à la masse et blindage ;



- (viii) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides de radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
- (ix) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
- (x) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
- (xi) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;

*(3) préparation du vol et performances :*

- (i) effets du chargement et du centrage sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances; calculs de masse et de centrage;
- (ii) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;

*(4) performances humaines : performances humaines applicables au mécanicien navigant ;*

*(5) 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 armement de cabine;
- (ii) procédures normales, de secours et d'urgence ;
- (iii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

*(6) principes du vol : éléments fondamentaux d'aérodynamique ;*

*(7) radiotéléphonie : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie.*

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

- (1) éléments fondamentaux de la navigation; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
- (2) aspects opérationnels de la météorologie.

### **III.2.7 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

(a) Le candidat doit effectuer, sous la surveillance d'une personne agréée à cette fin par l'Administration de l'aviation civile au moins 100 heures de vol au cours desquelles il doit remplir les tâches de mécanicien navigant. L'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Administration de l'aviation civile est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. La réduction correspondant à cette expérience est limitée à un maximum de 50 heures.



- (b) Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a).
- (c) Le candidat doit avoir une expérience opérationnelle des tâches de mécanicien navigant, acquise sous la surveillance d'un mécanicien navigant agréé à cette fin par le service de délivrance des licences, dans les domaines suivants au moins :
- (1) *procédures normales* :
- (i) inspections avant le vol ;
  - (ii) procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
  - (iii) contrôle des documents de maintenance ;
  - (iv) procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
  - (v) coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
  - (vi) comptes rendus d'anomalie ;
- (2) *procédures de secours et procédures de rechange* :
- (i) identification des anomalies de fonctionnement des systèmes des aéronefs ;
  - (ii) recours aux procédures de secours et aux procédures de rechange ;
- (3) *procédures d'urgence* :
- (i) reconnaissance des situations d'urgence ;
  - (ii) recours aux procédures d'urgence appropriées.

### III.2.8 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au paragraphe III.2.7 (c) avec un degré de compétence correspondant aux priviléges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :
- (1) utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
  - (2) faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
  - (3) appliquer ses connaissances aéronautiques ;
  - (4) remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, sans que le résultat ne fasse de doute ;
  - (5) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.
- (b) L'utilisation d'un simulateur de vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite dans cette section sera approuvée par l'Administration de l'aviation civile qui veillera à ce que le simulateur de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.



### III.2.9 VALIDATION DE LICENCES ETRANGERES DE MECANICIEN NAVIGANT

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

#### (e) *Renouvellement de la licence et des qualifications*

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

### III.2.10 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de mécanicien navigant permettra 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'Administration de l'aviation civile sur la base des conditions énoncées dans les sections III.2.6 et III.2.8 qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.
- (b) Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les priviléges seront indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par l'Administration de l'aviation civile.

## III.3 LICENCE DE NAVIGATEUR

### III.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de navigateur et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires .



### III.3.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGEES

- (a) Nul ne peut exercer la fonction de navigateur sur un aéronef civil immatriculé au Burkina à moins qu'il n'ait une licence de navigateur avec les qualifications appropriées.
- (b) Lorsqu'un navigateur opère dans un pays étranger, il doit disposer d'une licence de navigateur en cours de validité, accordée par l'Administration de l'aviation civile du pays dans lequel l'aéronef est exploité.

### III.3.3 VALIDITE DE LA LICENCE ETRANGERE OU DE L'AUTORISATION SPECIALE DE NAVIGATEUR

- (a) *Généralités :*
  - (1) l'Administration de l'aviation civile peut délivrer au titulaire d'une licence de navigateur en cours de validité ou d'une autorisation délivrée par un autre Etat contractant qui remplit les exigences de la présente section, une licence spéciale permettant au titulaire d'exercer les tâches de navigateur sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso, loué à un non ressortissant du Burkina , pour le transport de personnes ou de biens en compensation ou en location ;
  - (2) conformément aux dispositions de la présente section, l'Administration de l'aviation civile délivre une licence spéciale uniquement pour les types d'aéronefs qui disposent d'une capacité de sièges passagers supérieure à 30 sièges non compris les sièges équipages, ou une charge marchande maximale supérieure à 3400kg.
- (b) *Eligibilité :* pour être éligible pour la délivrance, ou pour le renouvellement de la licence conformément aux dispositions de la présente section, le postulant doit présenter à l'Administration de l'aviation civile les éléments suivants :
  - (1) une licence étrangère de navigateur en cours de validité ou une autorisation :
    - (i) délivrée par l'Administration de l'aviation civile d'un autre Etat contractant ou une copie acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.
    - (ii) qui permet au candidat d'exercer les tâches de navigateur qu'autorise une licence sur le même type d'aéronef que l'aéronef de location, délivrée conformément aux dispositions de la présente section ;
  - (2) une attestation en vigueur établie par le locataire de l'aéronef :
    - (i) certifiant que le candidat est employé par le locataire ;
    - (ii) spécifiant le type d'aéronef sur lequel le candidat exercera les fonctions de navigateur ;
    - (iii) certifiant que le candidat a reçu la formation au sol et en vol qui lui permet d'exercer les tâches qui lui seront assignées sur l'aéronef ;
  - (3) des documents montrant que le titulaire satisfait aux normes médicales de la licence étrangère du navigateur exigée au paragraphe (b)(1) de la présente section.
- (c) *Priviléges :* le titulaire de licence spéciale délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut exercer les mêmes priviléges que ceux indiqués sur la licence ou l'autorisation spécifiées au paragraphe (b)(1) de la présente section, sous réserve des limitations qui y sont spécifiées.



- (d) *Limitations* : la licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section fait l'objet de limitations contenues dans la présente section.
- (e) *Expiration* : chaque licence spéciale de navigateur délivrée conformément aux dispositions de la présente section prend fin :
- (1) lorsque prend fin le contrat de location de l'aéronef fourni lors de la demande de la licence ;
  - (2) lorsque la licence étrangère de navigateur, l'autorisation ou le document médical exigé pour l'obtention de la licence est suspendu, annulé ou expiré ; ou
  - (3) 24 mois après le mois de délivrance de la licence spéciale de navigateur.
- (f) *Renouvellement* : le titulaire d'une licence peut obtenir le renouvellement de celle-ci, si au moment de la demande de renouvellement, il satisfait aux exigences du paragraphe (b) de la la présente section.

### III.3.4 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à l'obtention d'une licence de navigateur doit :

- être âgé de 18 ans au moins ;
- être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
- détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité ;
- à l'exception des dispositions applicables de la section I.2.6, être capable de lire, écrire, parler, et comprendre les langues française et anglaise ;
- satisfaire aux conditions requises de ce chapître qui s'appliquent à la qualification recherchée.

### III.3.5 QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES D'AERONEFS

Pour ajouter une autre qualification de classe à une licence de navigateur un candidat doit:

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

### III.3.6 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigateur; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (2) *préparation du vol et performances* :
  - (i) effets du chargement et du centrage sur les performances d'un aéronef ;
  - (ii) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissement ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;



(iii) établissement et suivi du plan de vol exploitation; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aérienne; procédures de calage altimétrique ;

(3) *performances humaines* : performances humaines applicables au navigateur

(4) *Météorologie* :

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

(5) *navigation* :

- (i) procédures de navigation à l'estime, de navigation barométrique et de navigation astronomique; emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface; exigences propres à la navigation long-courrier ;
  - (ii) utilisation, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
  - (iii) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation au départ, en croisière, et à l'approche; identification des aides de radionavigation ;
  - (iv) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure; utilisation de l'équipement de bord ;
  - (v) la sphère céleste, y compris le mouvement ainsi que le choix et l'identification des corps célestes pour l'observation et la correction des hauteurs; étalonnage des sextants; établissement des documents de navigation ;
  - (vi) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;
- (6) *procédures opérationnelles* : interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la croisière, la descente et l'approche aux instruments ;
- (7) *principes du vol* : principes du vol ;
- (8) *radiotéléphonie* : procédures et phraséologie de la radiotéléphonie.

### III.3.7 EXIGENCE EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

(a) Le candidat doit remplir les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par l'Administration de l'aviation civile, dont au



minimum 30 heures de vol de nuit ;

- (b) Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, cette expérience est acceptable et il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ;
- (c) Le candidat doit fournir la preuve qu'il a, de façon satisfaisante, déterminé la position de l'aéronef en vol et utilisé cette information pour assurer la navigation ;
  - (1) de nuit - au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ;
  - (2) de jour - au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

### III.3.8 EXIGENCE EN MATIERE D'HABILETE

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

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

### III.3.9 VALIDATION DE LICENCES ETRANGERES DE NAVIGATEUR

- (a) L'Administration de l'aviation civile peut délivrer une licence de navigateur sur la base d'une licence étrangère de navigateur.
- (b) Une licence de navigateur délivrée suivant les dispositions de cette section expire à la fin du 24eme mois après le mois dans lequel la licence a été délivrée, renouvelée ou prorogée.
- (c) *Qualifications accordées.* l'Administration de l'aviation civile peut ajouter à une licence délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe d'aéronef mentionnées sur la licence étrangère de navigateur en plus de toute qualification délivrée après un test et suivant les dispositions de ce sous-chapitre.
- (d) *Privilèges et limitations :*
  - (1) Le titulaire d'une licence de navigateur délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que navigateur sur un aéronef immatriculé au Burkina Faso , à l'intérieur et en dehors du Burkina Faso, sous réserve des limitations de ce sous-chapitre et de toute autre restriction mentionnée sur la licence.
  - (2) Le titulaire d'une licence délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut ne pas exercer en tant que membre d'équipage requis d'un avion immatriculé au Burkina pour le transport des personnes ou des biens en compensation ou en location.
- (e) *Renouvellement de la licence et des qualifications :*
  - (1) le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications qui sont mentionnées si



au moment de la demande, la licence étrangère de navigateur sur laquelle est basée cette licence est en état de validité.

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

### **III.3.10 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

Sous réserve des conditions spécifiées dans les sections I.2.4 et VI.1.5, la licence de navigateur permet à son titulaire de remplir les fonctions de navigant à bord de tout aérone.

## **III.4 LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE**

### **III.4.1 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de personnel navigant de cabine et les conditions sous lesquelles ces autorisations, licences et qualifications sont nécessaires.

### **III.4.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGÉES**

- (a) Nul ne peut exercer la fonction de personnel navigant de cabine sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso à moins qu'il n'ait une licence de personnel navigant de cabine avec les qualifications appropriées en état de validité ;
- (b) La qualification associée à une licence de personnel navigant de cabine a une durée de douze (12) mois ;

### **III.4.3 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE**

- (a) Tout candidat à l'obtention d'une licence de personnel navigant de cabine doit :
  - être âgé de 18 ans au moins ;
  - être de nationalité burkinabé
  - être titulaire du Bac ou diplôme équivalent ;
  - détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
  - être capable de lire, écrire, parler, et comprendre le français ;
  - satisfaire aux exigences des sections III.4.4 à III.4.8 qui s'appliquent à la qualification recherchée.
- (b) Les licences délivrées antérieurement aux dispositions de l'arrêté relatif aux licences du personnel resteront valables mais seront renouvelées conformément aux dispositions de la présente annexe.

### **III.4.4 QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES D'AERONEFS**

Pour ajouter une autre qualification de classe à une licence de personnel navigant de cabine, un candidat doit :



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

### III.4.5 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigant commercial; réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du navigant de cabine;
- (2) *terminologies et paramètres aéronautiques*: terminologie et paramètres utilisés en aviation civile ;
- (3) *théorie de vol et opérations aériennes*: théorie basique du vol, élément principaux de l'aéronef, les surfaces critiques (contamination), pressurisation et systèmes de conditionnement d'air, poids et centrage, météorologie/turbulence, équipements de communication, contrôle de la circulation aérienne ;
- (4) *physiologie de vol*: circuit d'oxygène et leur utilisation, l'effet de l'altitude, empoisonnement de la cabine ;
- (5) *fonctions et responsabilités*: tâches générales, les tâches prévol, après le vol et en vol ;
- (6) *procédures d'urgence et de sécurité* : procédures générales d'urgence et principes basiques, équipements de secours, procédures des extincteurs, dissipation de la fumée, éclairage d'urgence, decompression lente/rapide de la cabine, atterrissage d'urgence préparé, procédures d'évacuation, évacuation non justifiée, amerissage, radeaux de sauvetage, toboggan d'évacuation et leur utilisation, actes d'intervention illicite ;
- (7) *transport des marchandises dangereuses*: principes généraux, marchandises dangereuses interdites au transport aérien, identification des étiquettes, exemptions, procédures d'urgence ;
- (8) *sûreté du vol* : sûreté des vols commerciaux, sûreté des comptoirs de vol, liste type des opérations de fouille de l'avion, programmes de formation, rapport sur les actes illicites, questions diverses ;
- (9) *facteurs humains*: concepts de base; gestion des ressources en équipe.

### III.4.6 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit avoir effectué 60 heures de vol en tant que personnel navigant de cabine et doit avoir acquis, sous la supervision d'un instructeur, une expérience adéquate dans les domaines décrits à la section III.4.5 .



### III.4.7 EXIGENCE EN MATIERE D'HABILITE

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

- faire preuve de jugement;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
- communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

### III.4.8 EXIGENCES EN MATIERE DE MEDECINE AERONAUTIQUE ET PREMIERS SOINS

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

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

### III.4.9 RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

Le titulaire d'une licence délivrée suivant les dispositions de ce chapitre peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il remplit les conditions suivantes :

- (a) avoir une attestation du maintien de compétences sur les douze derniers (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- (b) avoir une attestation de CRM (Crew Resource Management) sur les vingt quatre derniers (24) mois ;
- (c) justifier d'une expérience récente de vol de 15 heures au minimum dans les douze derniers (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- (d) posséder une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.



### III.4.10 EQUIVALENCE DE LICENCES ETRANGERES DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

- (a) L'Administration de l'aviation civile peut délivrer une licence de personnel navigant de cabine sur la base d'une licence étrangère de personnel navigant de cabine à condition de remplir les dispositions de la section III.4.3.
- (b) **Qualifications accordées :** l'Administration de l'aviation civile peut ajouter à une licence délivrée suivant les dispositions de cette section les qualifications de classe d'aéronef mentionnées sur la licence étrangère de personnel navigant de cabine en plus de toute qualification délivrée après un test de connaissances théoriques et pratiques.
- (c) **Privilèges et limitations :**

Le titulaire d'une licence de personnel navigant de cabine délivrée suivant les dispositions de cette section peut exercer en tant que personnel navigant de cabine sur un aéronef immatriculé au Burkina , à l'intérieur et en dehors du Burkina, sous réserve des limitations de ou de toute autre restriction mentionnées sur la licence ;

(d) **Renouvellement de la licence et des qualifications :**

Le titulaire d'une licence délivrée par équivalence suivant les dispositions de cette section peut obtenir le renouvellement de cette licence et des qualifications associées si au moment de la demande il répond aux exigences mentionnées dans la section III.4.9.

### III.4.11 VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE OU D' AUTORISATION DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

(a) **Généralités:**

- l'Administration de l'aviation civile peut délivrer au titulaire d'une licence de personnel navigant de cabine ou d'une autorisation en cours de validité délivrées par un autre Etat Contractant et qui remplit les exigences de la présente section, une validation permettant au titulaire d'exercer les tâches de personnel navigant de cabine sur un aéronef civil immatriculé au Burkina Faso.
- conformément aux dispositions de la présente section, l'Administration de l'aviation civile délivre une licence spéciale uniquement pour les types d'aéronefs qui disposent d'une capacité de sièges passagers supérieure à 30 sièges non compris les sièges équipages, ou une charge marchande maximale supérieure à 3400 Kg.

(b) **Eligibilité :**

pour être éligible pour la délivrance d'une validation conformément aux dispositions de la présente section, le postulant doit présenter à l'Administration de l'aviation civile les éléments suivants :

- (4) une licence étrangère de personnel navigant de cabine ou une autorisation en cours de validité et assortie des qualifications appropriées délivrée par l'Administration de l'aviation civile d'un autre Etat Contractant.
- (5) Un contrat de travail établi entre l'exploitant et le détenteur de licence
- (6) des documents montrant que le titulaire satisfait aux normes médicales de la classe2.

**(c) Priviléges :**

le titulaire d'une validation délivrée conformément aux dispositions de la présente section peut exercer les mêmes priviléges que ceux indiqués sur la licence ou l'autorisation sous réserve de leur maintien en état de validité.

**(d) Expiration :**

chaque validation de personnel navigant de cabine délivrée conformément aux dispositions de la présente section prend fin :

- (1) A la date d'expiration de la validation ;
- (2) lorsque la licence étrangère de personnel navigant de cabine ou l'autorisation est suspendue, annulée ou expiré.

**(e) Renouvellement :**

le titulaire d'une validation peut obtenir le renouvellement de celle-ci, si au moment de la demande de renouvellement, il satisfait aux exigences du paragraphe (a) de la présente section.

**III.4.12 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

Sous réserve des conditions spécifiées dans la section III.4.2 la licence du personnel navigant de cabine permet à son titulaire de remplir les fonctions de personnel navigant de cabine à bord de tout aéronef.

**III.4.13 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR/EXAMINATEUR ÉQUIPAGE DE CABINE****1. GENERALITES**

(a) Nul ne doit dispenser l'instruction en cabine requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de membre d'équipage de cabine (PNC) s'il n'est pas titulaire:

(1) d'une licence de membre d'équipage de cabine assortie d'une qualification d'instructeur ; ou (2) le cas échéant, d'une autorisation spéciale de l'Autorité.

(b) La qualification d'instructeur PNC est renouvelée avec la validité de la licence de PNC.

**2. CONDITIONS DE LA DELIVRANCE INITIALE D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR PNC**

Tout postulant à une première qualification d'instructeur PNC doit remplir les conditions suivantes :

- (a) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine en cours de validité ;
- (b) avoir exercé au moins les deux dernières années en qualité de chef de cabine (c) faire l'objet d'une demande de désignation comme instructeur par son employeur auprès de l'ANAC.

**3. CONDITIONS DE PROROGATION ET DE RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR PNC**

Tout postulant à une prorogation ou renouvellement d'une qualification d'instructeur PNC doit remplir les conditions suivantes :

- (a) avoir une licence en cours de valide ou répondre aux conditions de renouvellement d'une licence ;



(i) avoir effectué au moins une (01) séance d'instruction ou avoir suivi un stage de recyclage lors des stages d'adaptation et formation aux différences, des vols de familiarisation, des entraînements périodiques dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;

(b) avoir exercé en qualité de chef de cabine durant la période de validité de sa qualification d'instructeur;

(c) avoir un certificat médical de classe 2 en cours de validité ;

### **III.4.14 QUALIFICATION D'EXAMINATEUR D'EQUIPAGE DE CABINE**

#### **1. GENERALITES**

Pour être désigné examinateur, un membre d'équipage de cabine doit :

(a) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine

(b) avoir exercé au moins deux ans en qualité de chef de cabine. Cette qualification est apposée sur la licence du membre d'équipage de cabine par l'Autorité. A cet effet, l'exploitant doit établir une attestation.

#### **2. PRIVILEGES**

Les examinateurs désignés sont autorisés à produire des questions, à conduire et à évaluer des examens écrits et oraux.

#### **3. VALIDITE DE LA QUALIFICATION**

La qualification d'examinateur est valide trois (03) ans.

#### **4. RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION**

(a) La qualification d'examinateur est renouvelée avec la licence de membre d'équipage de cabine. Pour que la qualification soit renouvelée, d'examinateur doit justifier avoir, durant les douze mois écoulés :

(i) dispensé la formation, ou participé à la formation lors :

- des stages d'adaptation et formation aux différences
- des vols de familiarisation
- des entraînements périodiques
- des remises à niveau

(ii) avoir exercé en qualité de chef de cabine durant la période de validité de sa qualification d'examinateur

(b) L'exploitant doit établir à cet effet une attestation justifiant la satisfaction des exigences prévues aux

(i) et (ii) ci-dessus.

### **CHAPITRE IV LICENCES, AUTORISATIONS ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE**

#### **IV.1 GENERALITES**

**IV.1.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS**

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

**IV.1.2 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite et les conditions sous lesquelles ces autorisations , licences et qualifications sont nécessaires :

- (1) agent d'exploitation ;
- (2) technicien de maintenance aéronef ;
- (3) contrôleur de la circulation aérienne ;
- (4) qualifications de la circulation aérienne
- (5) opérateur radio de station aéronautique ;
- (6) spécialiste parachute.

**IV.2 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION****IV.2.1 DOMAINE D'APPLICATION**

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications d'agent technique d'exploitation et les conditions sous lesquelles ces autorisations , licences et qualifications sont nécessaires :

**IV.2.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE**

Tout candidat à l'obtention d'une licence d'agent technique d'exploitation et toutes autres qualifications doit :

- (1) être âgé de 21 ans au moins ;
- (2) être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
- (3) à l'exception des dispositions applicables de la section I.2.6, être capable de lire, écrire, parler, et comprendre les langues française et anglaise;
- (4) satisfaire aux conditions requises des sections IV.2.3 , IV.2.4, et IV.2.5.



#### IV.2.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien*: réglementation intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation ;
- (2) *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).
- (3) *procédures de préparation du vol et de calcul des performances*
  - (i) effets du chargement et du centrage 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 dégagement; 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 ;
- (4) *performances humaines*: performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;
- (5) *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'atterrissement ;
  - (ii) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques; codes et abréviations; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;
- (6) *principes de la navigation aérienne* : Principes de la navigation aérienne particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;
- (7) *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 ;
- (8) *principes du vol* : principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;
- (9) *radiocommunications*: procédures de communications avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

#### **IV.2.4 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE OU DE FORMATION**

(a) Le candidat doit acquérir l'expérience suivante:

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

(b) Le candidat doit servir 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 précédent immédiatement la date de la candidature.

#### **IV.2.5 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

Le candidat doit prouver qu'il est capable :

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



#### IV.2.6 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

Sous réserve des conditions spécifiées en I.2.4, la licence d'agent technique d'exploitation doit permettre à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il satisfait aux conditions spécifiées dans l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs.

### IV.3 LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

#### IV.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de TMA et les conditions sous lesquelles ces autorisations , licences et qualifications sont nécessaires .

#### IV.3.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

- (a) Tout candidat à l'obtention d'une licence de TMA et toutes autres qualifications doit :
- 1) être âgé de 18 ans au moins ;
  - 2) être titulaire d'un Certificat d'Aptitude Professionnel (CAP) industriel pour les candidats à une licence de type A et d'un Baccalauréat scientifique ou technique ou diplôme équivalent pour les candidats à une licence de type B et C;
  - (3) en plus des dispositions applicables de la section I.2.6, être capable de lire, écrire, parler, et comprendre la langue française et pouvoir lire et expliquer la documentation de maintenance et rédiger les rapports de pannes et les solutions de réparation ;
  - (4) satisfaire aux conditions requises en matière de connaissances, d'expérience et de compétence prescrites pour la qualification recherchée ;
  - (5) passer avec succès tous les tests prescrits pour la qualification recherchée, dans une période de 24 mois ;
- (b) Par les paragraphes IV.3.5 et IV.3.6 édictés pour ladite qualification additionnelle recherchée ; Un TMA titulaire d'une licence qui demande une qualification additionnelle doit répondre aux exigences du paragraphe IV.3.4 et, dans une période de 24 mois, passer avec succès les tests prescrits
- (c) Les licences délivrées antérieurement aux dispositions de l'arrêté relatif aux licences du personnel resteront valables mais seront renouvelées conformément aux dispositions de la présente annexe .

#### IV.3.3 QUALIFICATIONS

Cinq niveaux (05) de qualifications appélées "catégories ou qualifications A, B1, B2, B3 et C sont exigés selon les formations dispensées dans un OFA conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de formation aéronautique:

Les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de turbines et de moteurs à pistons. Ces sous-catégories sont:

- A1 et B1.1 Avions à turbines



- A2 et B1.2 Avions à moteurs à pistons
- A3 et B1.3 Hélicoptères à turbines
- A4 et B1.4 Hélicoptères à moteurs à pistons

La catégorie B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg.

(1) **Catégorie ou qualification A.** Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification.

(2) **Catégorie ou qualification B1:** Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B1 autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1. Cette catégorie ou qualification correspond aux tâches de maintenance , y compris sur la structure, les groupes de puissance, les circuits mécaniques et électriques ; les tâches relatives aux remplacements des LRU ne nécessitant que des essais de fonctionnement simples font également partie des tâches de la catégorie ou qualification B1 .

La catégorie B1 doit automatiquement inclure la catégorie A .

(3) **Catégorie ou qualification B2:** Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2 autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2. Cette catégorie ou qualification correspond aux tâches de maintenance effectuées sur l'avionique et les circuits électriques.

La licence de catégorie B2 n'inclut aucune des sous-catégories A.

(4) **Catégorie ou qualification B3:** Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B3 autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B3. Cette catégorie ou qualification correspond aux tâches effectués sur la structure, la motorisation, les systèmes mécaniques et électriques de l'avion, les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.

(5) **Catégorie ou qualification C :** Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie C autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en base pour les aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité. Cette catégorie ou qualification autorise son détenteur à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien (visites programmées) en base.

Le niveau de connaissances basiques de ces catégories ou qualifications est également donné dans les programmes OFA agréés conformément aux dispositions de l'arrêté relatif à l'Organisme de formation aéronautique.

### Groupes d'aéronefs

Aux fins des qualifications sur les licences de maintenance d'aéronefs, l'aéronef est classé



dans les groupes suivants:

(1) Groupe 1: aéronefs motorisés complexes et hélicoptères multimoteurs, avions dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290, aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques et autres aéronefs nécessitant une qualification de type d'aéronef lorsque l'Autorité le requiert.

(2) Groupe 2: aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1, qui appartiennent aux sous-groupes suivants:

- sous-groupe 2a: avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur,
- sous-groupe 2b: hélicoptères monomoteurs à turbines, — sous-groupe 2c: hélicoptères monomoteurs à pistons.

(3) Groupe 3: avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1.

#### IV.3.4 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux priviléges et responsabilités du titulaire de la licence TMA :

- (1) *droit aérien et conditions de navigabilité* : réglementation intéressant le titulaire de la licence de maintenance d'aéronef, y compris les conditions de navigabilité applicables régissant la certification et le maintien de la navigabilité des aéronefs ainsi que l'organisme de maintenance agréé et les procédures ;
- (2) *sciences fondamentales et connaissance générale des aéronef* : mathématiques de base ; unités de mesure; principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;
- (3) *génie aéronautique* : caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs; techniques d'assemblage; groupes motopropulseurs et systèmes connexes ; sources d'énergie mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique et électronique ; instruments et systèmes d'affichage des aéronefs; commandes; systèmes de navigation et de communications de bord ;
- (4) *maintenance des aéronef* : 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 ;
- (5) *performances et limites humaines* : performances et limites humaines applicables aux fonctions d'un titulaire de licence de maintenance d'aéronef.

#### IV.3.5 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

a) Tout demandeur d'une licence de maintenance d'aéronefs a acquis:

1) pour la catégorie A, les sous-catégories B1.2 et B1.4 et la catégorie B3:

i) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, si le demandeur n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée; ou



ii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité compétente en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique; ou

iii) un an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation de base agréée.

2) pour la catégorie B2 et les sous-catégories B1.1 et B1.3:

i) cinq ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, si le demandeur n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée; ou

ii) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité compétente en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique; ou

iii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation de base agréée

3) pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs lourds:

i) trois ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.1, B1.3 ou B2 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien B1.1, B1.3 ou B2 ou une combinaison des deux; ou

ii) cinq ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.2 ou B1.4 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien ou une combinaison des deux;

4) pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs autres que les aéronefs lourds: trois ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1 ou B2 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien ou une combinaison des deux;

5) pour la catégorie C obtenue par la voie des études: pour un demandeur titulaire d'un diplôme dans une discipline technique d'une université ou d'un établissement d'enseignement supérieur accepté par l'autorité compétente, trois ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien d'aéronefs, y compris six mois d'observation de travaux d'entretien en base.

a) Tout demandeur d'une extension de la licence de maintenance d'aéronefs doit se voir appliquer au minimum une condition d'expérience de l'entretien d'aéronefs civils appropriée à la catégorie ou sous-catégorie de licence supplémentaire sollicitée.

c) L'expérience est pratique et concerne une partie représentative des tâches d'entretien d'aéronefs.

d) Au moins une année de l'expérience requise doit correspondre à une expérience d'entretien récente sur un aéronef de la catégorie/sous-catégorie pour laquelle la licence de maintenance d'aéronefs est demandée. Pour les ajouts ultérieurs de catégories/sous-catégories à une licence de maintenance d'aéronefs existante, l'expérience requise d'entretien récente supplémentaire peut être inférieure à un an, mais est d'au moins trois mois. L'expérience requise doit dépendre de la différence entre la catégorie/sous-catégorie de licence détenue et celle sollicitée. Une telle expérience supplémentaire est représentative de la nouvelle catégorie/sous-catégorie de licence demandée.

e) Nonobstant le point a), l'expérience d'entretien d'aéronefs enregistrée hors du domaine de l'entretien des aéronefs civils est acceptée lorsqu'une telle maintenance est



équivalente à celle requise par la présente annexe comme fixé par l'autorité compétente. Une expérience supplémentaire en entretien d'aéronefs civils devra en outre être exigée pour permettre la compréhension appropriée de l'environnement d'entretien des aéronefs civils.

f) L'expérience a été acquise pendant les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs ou l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à une telle licence.

#### IV.3.6 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit montrer qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux priviléges à octroyer.

Les TMA qui vont travailler sur l'avion devront disposer d'une licence .

#### IV.3.7 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

(a) Sous réserve des conditions spécifiées dans les paragraphes (b) et (c) de la présente section, la licence de TMA permet à son titulaire de certifier que tout ou partie de l'aéronef est navigable après une réparation autorisée, une modification ou une installation de moteur, d'accessoires, d'instruments et ou équipement, puis de signer l'autorisation pour la remise en service après une inspection, une action de maintenance ou une intervention de routine.

(b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef ne doit exercer les priviléges spécifiés au paragraphe (a) que :

(1) Pour :

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

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

(3) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience dans l'inspection, le servicing ou de l'entretien d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux priviléges conférés par sa licence, ou rempli de façon satisfaisante pour l'Administration de l'aviation civile les conditions de délivrance d'une licence conférant les priviléges adéquats.

(c) l'Administration de l'aviation civile doit spécifier l'étendue des priviléges du titulaire de la licence en termes de complexité des tâches auxquelles la certification se rapporte.



- (d) Le détail des privilèges de certification doit être soit, consigné sur la licence ou joint à elle, soit directement, soit par renvoi à un autre document officiel de l'Administration de l'aviation civile.
- (e) Si l'Administration de l'aviation civile autorise un organisme de maintenance agréé à nommer du personnel non titulaire de la licence à exercer les privilèges de la section IV.3.7, les personnes nommées rempliront les conditions énoncées en IV.3.2.

#### IV.3.8 CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT

Un titulaire de licence ne peut exercer les privilèges de sa licence que si dans les 24 mois précédents :

- (1) pendant au moins 6 mois des 24 mois précédents :
  - (i) Il a travaillé en tant que TMA conformément aux privilèges de sa licence et qualification ; ou
  - (ii) Il a supervisé le travail d'autres TMA ; ou
  - (iii) Il a fait l'instruction dans le domaine de la maintenance d'aéronef ou servi en tant que superviseur directement sur des personnes faisant l'instruction pour les TMA dans le domaine de la maintenance d'aéronef ou dans un domaine acceptable pour l'Administration de l'aviation civile ; ou
  - (iv) Il a supervisé la maintenance, l'entretien préventif ou la modification d'un aéronef, de la structure, du moteur d'avion, du moteur à hélices, de composant, de pièces d'avion ; ou
  - (v) Il a accumulé l'expérience de l'une des combinaisons des paragraphes (1)(i) à (1)(iv) de la présente section ; et
  - (vi) Il a subi un recyclage sur certains modules de qualification machine et un stage en facteurs humains.
- (2) pour l'enregistrement de l'expérience, chaque TMA doit posséder un livret de suivi des opérations de maintenance ouvert et certifié par l'exploitant pour le renouvellement de la licence .

#### IV.3.9 ELEVE DES ORGANISMES DE FORMATION AERONAUTIQUE

- (a) Lorsqu'un OFA conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux Organismes de formation aéronautique donne la preuve à l'Administration de l'aviation civile qu'un élève est prêt pour une évaluation de connaissances prescrites au paragraphe IV.3.4, ce dernier peut être autorisé à passer ces évaluations avant d'avoir satisfait aux exigences en matière d'expérience de la section IV.3.5 .
- (b) Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation adapté aux privilèges à accorder.

Voir l'arrêté relatif aux Organismes de formation aéronautique - Manuel de l'inspecteur Procédure PEL.

#### IV.3.9.1 VALIDATION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

- (a) Conditions générales pour la validation.



(1) Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs délivrée par un État tiers, conformément à l'Annexe 1, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés au Burkina Faso.

(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) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve qu'il/elle est titulaire d'un certificat médical valide délivré en application de la présente annexe.

(i) l'autorité peut autoriser le requérant à utiliser son certificat médical étranger avec la validation à condition que les exigences de certification médical sur lesquelles le certificat médical étranger a été délivré répondent aux exigences de la présente Annexe, correspondantes à la licence détenue.

(4) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques dans la langue de l'État et en anglais, s'il y a lieu.

(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 validation sollicitée.

(6) 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.

(7) L'autorité peut délivrer une validation qui sera valable une année, 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 pertinentes 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.

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

#### IV.3.9.2 CONVERSION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(a) Conditions générales pour la conversion.

Une personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs en état de validité délivrée par un Etat tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés au Burkina Faso 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 pertinentes 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) Performance humaine;

(3) Le demandeur de la conversion de licence doit passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la conversion en rapport avec les priviléges de la licence détenue, et

(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 convertie 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) La validité de la licence convertie pourra être d'une année à condition que la licence étrangère de technicien de maintenance d'aéronefs soit valide.

(b) Conversion d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs qui ont été validés selon les dispositions de la présente annexe.

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

#### **IV.4 LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE STAGIAIRE**

1. Les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont autorisés à assurer les services de la circulation aérienne sous la supervision d'un instructeur sur la position, en conformité avec la(les) qualification(s) et la(les) mention(s) de qualification attachée(s) à leur licence.

1- Nul ne peut entreprendre un stage de formation au sein des organes de la circulation aérienne s'il n'est pas détendeur d'une carte de stagiaire délivrée par l'ANAC.

2- Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit :



- (a) Avoir terminé sa formation initiale dans un centre agréé par l'ANAC ;
- (b) Avoir 18 ans révolus ;
- (c) avoir accompli avec succès une formation initiale agréée relative à la qualification.
- (d) posséder une attestation médicale de classe 3 valide; et
- (e) avoir prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences.

3- La carte de stagiaire est valable 12 mois et ne peut être renouvelée qu'une seule fois pour une période de même durée ; cependant le stagiaire devra renouveler le certificat d'aptitude physique et mentale afférent à la carte stagiaire dans le délai fixé pour le renouvellement d'une licence.

## **CONNAISSANCES**

1- Le candidat aura 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.

### I) Droit aérien

a- réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ; Équipement du contrôle de la circulation aérienne

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

### II) Connaissances générales

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

### III) Performances humaines

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

### IV) Météorologie

d- 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 ;

### V) Navigation

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

### VI) Procédures opérationnelles

f- 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.



## IV.4.1 LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

### DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous-chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance des autorisations, licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et les conditions sous lesquelles ces autorisations , licences et qualifications sont nécessaires.

### IV.4.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS EXIGEES

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

### IV.4.3 EXIGENCES EN MATERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et toutes autres qualifications doit remplir les conditions suivantes :

- (1) le candidat doit être âgé de 21 ans révolus ;
- (2) être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
- (3) le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3 ;
- (4) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise sans accent ni autre difficulté de nature à gêner les communications, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
- (5) satisfaire aux conditions requises des sections IV.4.4, IV.4.5, IV.4.6 et IV.4.7;
- (6) satisfaire aux conditions requises, pour au moins l'une des qualifications suivantes :
  - (i) qualification de contrôle d'aérodrome ;
  - (ii) qualification de contrôle d'approche aux procédures ;
  - (iii) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;
  - (iv) qualification de contrôle d'approche de précision avec moyen de surveillance;
  - (v) qualification de contrôle régional aux procédures ;
  - (vi) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance ;
  - (vii) qualification d'instructeur de la circulation aérienne.



#### IV.4.4 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *droit aérien*: réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne.
- (2) *équipement du contrôle de la circulation aérienne* : principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;
- (3) *connaissances générales* : principes du vol; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;
- (4) *performances humaines*: performances humaines applicables au contrôle de la circulation aérienne ;
- (5) *langue*: la langue ou les langues spécifiées sur le plan national pour le contrôle de la circulation aérienne ; aptitude à parler cette ou ces langues sans accent ni autre difficulté de nature à gêner les communications radio ;
- (6) *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;
- (7) *navigation*: principes de la navigation aérienne; principes, limites d'emploi et précision des systèmes des aides visuelles de navigation ;
- (8) *procédures opérationnelles*: procédures du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris la phraséologie (procédures de routine, procédures hors routines et procédures d'urgence); emploi de la documentation aéronautique pertinente; pratiques de sécurité associées au vol.
- (9) *Réglementation de la circulation aérienne* ;
- (10) *Informatique* : Utilisation de l'outil informatique (système d'exploitation, système de gestion de base de données, traitement de texte, tableur).

#### IV.4.5 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours homologué et effectué au moins trois mois de stage pratique satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience prescrite au sous chapitre IV.5 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

#### IV.4.6 AMPLITUDE HORAIRE

- (1) Un contrôleur de la circulation aérienne peut exercer librement ses fonctions ou être requisitionné pour exercer ses fonctions ;



- (2) La durée maximale de travail en continu d'un contrôleur de la circulation aérienne est de 08 heures consécutives;
- (3) Pour un quart de nuit effectué, le contrôleur de la circulation aérienne doit disposer de 48 heures de repos loin de l'environnement opérationnel.

#### IV.4.7 EXIGENCES EN MATIERE DE PRATIQUES GENERALES

Aucun détenteur de licence de contrôleur de la circulation aérienne ne peut exercer ses fonctions à moins que ce dernier n'ait :

- (1) servi au moins 3 mois pendant les 6 derniers mois en tant que contrôleur de la circulation aérienne dans le centre dont il détient la qualification, ou à un poste d'affectation pour lequel il est qualifié;
- (2) démontré qu'il satisfait aux exigences de la licence du contrôleur de la circulation aérienne et de la qualification associée ;

### IV.5 QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

#### IV.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent sous chapitre prescrit les exigences de délivrance de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne pour les catégories suivantes :

1. Qualification de controle d'aerodrome (**ARQ**)
2. Qualification de controle d'approche aux procedures (**APQ**)
3. Qualification de controle d'approche avec moyen de surveillance (**ASQ**)
4. Qualification de controle d'approche de precision avec moyen de surveillance (**PSQ**)
5. Qualification de controle Regional aux procedures(**CRQ**)
6. Qualification de controle Regional avec moyen de surveillance (**CSQ**)
7. Qualification d'instructeur du contrôle de la C..A. (**ICQ**)

#### IV.5.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Le candidat à une qualification de contrôleur aérien doit:

- (1) être âgé de 21 ans au moins ;
- (2) à l'exception du contenu de la section I.2.6, être capable de lire, parler, écrire et comprendre les langues française et anglaise;
- (3) satisfaire aux exigences de connaissances, d'expérience et de compétence requises de ce sous chapître qui s'appliquent à la qualification recherchée.

#### IV.5.3 DELIVRANCE EN MEME TEMPS DE DEUX QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

Lorsque deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne sont demandées en même temps, les conditions applicables sont déterminées par l'Administration de l'aviation civile 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.



#### **IV.5.4 VALIDITE DES QUALIFICATIONS**

Une qualification cesse d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne cesse d'exercer les priviléges de sa qualification pendant une période de six mois. Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits priviléges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude par un test approprié.

#### **QUALIFICATION DE CONTROLE D'AERODROME (ARQ)**

#### **IV.5.5 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES**

La qualification de contrôle d'aérodrome (ARQ) exige que le contrôleur connaisse au moins les sujets ci-après dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux priviléges octroyés :

- (1) dispositions de l'aérodrome, caractéristiques physiques ( aires de mouvements, bâtiments, obstacles, etc.) et des aides visuelles ;
- (2) structure de l'espace aérien (circuit d'aérodrome, zone de contrôle, etc.) ;
- (3) règles, procédures et source d'information applicables à l'écoulement du trafic ;
- (4) Consignes locales et les dispositions contenues dans les documents autorisés ;
- (5) installations de navigation aérienne ;
- (6) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement;
- (7) topographie et points de repère importants ;
- (8) caractéristiques de la circulation aérienne ;
- (9) phénomènes météorologiques ;
- (10) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage.

#### **IV.5.6 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

(a) Le candidat doit :

- (1) avoir suivi avec succès un cours homologué ;
- (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée, 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.

(b) L'expérience spécifiée en (a) (2) doit avoir été acquise dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.

(c) Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie ou de la même qualification pour un autre organisme, l'expérience prescrite en IV.5.6 peut être réduite.



#### IV.5.7 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux priviléges 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.

#### IV.5.8 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, les priviléges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent :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) Avant d'exercer les priviléges indiqués en (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

#### QUALIFICATION DE CONTROLE D'APPROCHE AUX PROCEDURES(APQ)

#### IV.5.9 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) structure de l'espace aérien ;
- (2) règles, procédures et source d'information applicables ;
- (3) installations de navigation aérienne ;
- (4) règles d'espacement et de separation, procedures d'approche IFR et VFR ;
- (5) connaissance et emploi des équipements de contrôle de la circulation aérienne ;
- (6) topographie et points de repère importants ;
- (7) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- (8) phénomènes météorologiques ;
- (9) plans d'urgence et des recherches et sauvetage.

#### IV.5.10 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit :

- (1) avoir suivi avec succès un cours homologué ;
  - (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée, 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 ;



- (3) avoir acquis l'expérience spécifiée en (a) (2) dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.
- (b) Pour tout candidat détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne qui postule à une autre qualification ou qui change d'organisme, l'expérience prescrite dans cette section peut être réduite.

#### IV.5.11 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire, qu'il peut faire preuve de jugement et réaliser des performances lui permettant d'assurer un service de contrôle d'approche sûr, ordonné et efficace.

#### IV.5.12 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent d'assurer le contrôle d'approche aux procédures, 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 aux procédures ;
- (b) Avant d'exercer les privilèges indiqués en (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

#### QUALIFICATION DE CONTROLE D'APPROCHE AVEC MOYENDE SURVEILLANCE (ASQ)

#### IV.5.13 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) structure de l'espace aérien ;
- (2) règles, procédures et source d'information applicables ;
- (3) installations de navigation aérienne ;
- (4) règles d'espacement et de séparation, procédures d'approche IFR et VFR ;
- (5) connaissance et emploi des équipements de contrôle de la circulation aérienne ;
- (6) principes, emploi et limites d'emploi du radar, d'autres systèmes de surveillance et de l'équipement associé ;
- (7) procédures du contrôle radar d'approche notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié ;
- (8) topographie et points de repère importants ;



- (9) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- (10) phénomènes météorologiques ;
- (11) plans d'urgence et de recherches et sauvetage.

#### IV.5.14 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit :
  - (1) avoir suivi avec succès un cours homologué ;
  - (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée, 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.
- (b) Si les privilèges de la qualification de contrôle radar d'approche englobent des fonctions radar d'approche de surveillance, l'expérience doit comprendre au moins 25 approches avec indicateur panoramique (PPI), 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 radar d'approche détenteur d'une qualification appropriée.
- (c) L'expérience spécifiée en (a) (2) doit avoir été acquise dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.
- (d) Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie, ou de la même qualification pour un autre organisme, l'expérience prescrite dans cette section peut être réduite.

#### IV.5.15 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire, qu'il peut faire preuve de jugement et réaliser des performances lui permettant d'assurer un service de contrôle radar d'approche sûr, ordonné et rapide.

#### IV.5.16 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent d'assurer le contrôle d'approche au moyen du radar ou d'un autre système de surveillance, 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.
- (b) Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe IV.5.14 (b), les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- (c) Avant d'exercer les privilèges indiqués en (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (d) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été



dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

## **QUALIFICATION DE CONTROLE RADAR D'APPROCHE DE PRECISION AVEC MOYEN DE SURVEILLANCE (PSQ)**

### **IV.5.17 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES**

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

- (1) structure de l'espace aérien ;
- (2) règles, procédures et source d'information applicables ;
- (3) installations de navigation aérienne ;
- (4) Régles d'espacement et de separation, les procedures d'approche IFR ;
- (5) Emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- (6) Principes, emploi et limites d'emploi du radar, d'autres systèmes de surveillance et de équipement associé ;
- (7) Procédures du contrôle radar d'approche notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié ;
- (8) Topographie et points de repère caractéristiques ;
- (9) Caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- (10) phénomènes météorologiques ;
- (11) Plan d'urgence et de recherche et sauvetage.

### **IV.5.18 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

(a) Le candidat doit :

- (1) avoir suivi avec succès un cours homologué
  - (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 auront été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par le service de délivrance des licences. Au moins 50 de ces approches de précision auront été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée.
  - (3) Si les priviléges de la qualification de contrôle radar d'approche englobent des fonctions radar d'approche de surveillance, l'expérience doit comprendre au moins 25 approches avec indicateur panoramique (PPI), 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 radar d'approche détenteur d'une qualification appropriée.
- (b) L'expérience spécifiée en (a) (2) doit avoir été acquise dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.



- (c) Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie, ou de la même qualification pour un autre organisme, l'expérience prescrite dans cette section peut être réduite.

#### **IV.5.19 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux priviléges 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 radar d'approche sûr, ordonné et rapide.

#### **IV.5.20 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5 , les priviléges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent 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 ;
- (b) Avant d'exercer les priviléges indiqués en (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

### **QUALIFICATION DE CONTROLE REGIONAL AUX PROCEDURES (CRQ)**

#### **IV.5.21 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

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

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

#### **IV.5.22 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

- (a) Le candidat doit :

- (1) avoir suivi avec succès un cours homologué ;
- (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la



circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée, le contrôle régional aux procédures 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.

- (b) L'expérience spécifiée au paragraphe (a)(2) doit avoir été acquise dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.
- (c) Pour tout candidat détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne qui postule à une autre qualification ou qui change d'organisme, l'expérience prescrite dans cette section peut être réduite.

#### **IV.5.23 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire, qu'il peut faire preuve de jugement et réaliser des performances lui permettant d'assurer un service de contrôle régional sûr, ordonné et rapide.

#### **IV.5.24 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent 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.
- (b) Avant d'exercer les privilèges indiqués au paragraphe (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) Le détenteur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

### **QUALIFICATION DE CONTRÔLE RÉGIONAL AVEC MOYENS DE SURVEILLANCE (CSQ)**

#### **IV.5.25 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES**

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

- (1) Structure de l'espace aérien ;
- (2) Règles, procédures et source d'informations ;
- (3) Installations de navigation aérienne ;
- (4) Règles d'espacement et de séparation, les procédures d'approche IFR ;
- (5) Emploi des équipements du contrôle de la circulation ;
- (6) Principes, emploi et limites d'emploi du moyen de surveillance et équipements associés ;
- (7) Procédures du contrôle régional avec moyen de surveillance notamment celles destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié ;
- (8) Topographie et points de repère caractéristiques ;



- (9) Caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
- (10) Phénomènes météorologiques ;
- (11) Plan d'urgence et de recherche et sauvetage.

#### IV.5.26 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit :
  - (1) avoir suivi avec succès un cours homologué ;
  - (2) avoir assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée, le contrôle régional avec moyens de surveillance 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.
- (b) L'expérience spécifiée au paragraphe (a) (2) doit avoir été acquise dans la période de six mois précédent immédiatement la candidature.
- (c) Pour tout candidat détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne qui postule à une autre qualification ou qui change d'organisme, l'expérience prescrite dans cette section peut être réduite.

#### IV.5.27 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit démontrer, à un niveau correspondant aux priviléges 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 radar régional sûr, ordonné et rapide.

#### IV.5.28 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections I.2.4 et VI.1.5, les priviléges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent d'assurer le contrôle régional au moyen du radar et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur.
- (b) Avant d'exercer les priviléges indiqués en (a), le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.
- (c) Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne doit pas assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

#### QUALIFICATION INSTRUCTEUR DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE (ICQ)

##### IV.5.29 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

L'obtention de la qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ) exige, en plus des sujets relatifs aux qualifications nécessaires à l'obtention de la qualification-centre que le contrôleur connaisse les sujets ci-après :

- outils de simulation de contrôle (principes, usages et limites d'emploi);



- psychopédagogie.

**IV.5.30 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE**

Le candidat à une qualification d'Instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ), aura satisfait aux conditions de durée prescrites dans le Manuel d'Instructeur, accompli la période probatoire et réussi aux tests de confirmation.

**IV.5.31 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE**

Une qualification ICQ permet à son détenteur d'assurer l'encadrement et la formation qualifiante des contrôleurs stagiaires, le maintien de qualification des contrôleurs opérationnels du centre et prendre en charge le cas échéant, les élèves-contrôleurs en formation alternée.

Un contrôleur qualifié ICQ aura démontré qu'il a l'habileté :

- (1) de gérer les programmes de formation (conception, réalisation, mise à jour, adaptations, refontes, etc...) ;
- (2) d'appliquer les principes de fonctionnement des cellules d'instruction de la C.A. ;
- (3) d'utiliser les outils didactiques (simulateur, matériel, fournitures).

**IV.5.32 VALIDATION DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE****(a) Conditions générales pour la validation.**

(1) Toute personne qui détient une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée par un État tiers, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation au Burkina Faso.

(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 sera 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 priviléges de la licence détenue.

**IV.5.33 CONVERSION DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE****(a) Conditions générales pour la conversion.**

Une personne qui détient une licence d'agent d'exploitation en état de validité délivrée par un Etat tiers 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 pertinentes en rapport avec la licence à valider.
- (3) passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il ou elle sollicite la conversion en rapport avec les priviléges de la licence détenue, et
- (4) L'autorité de l'Etat membre vérifiera 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 convertira 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 contrôleur de la circulation aérienne qui ont été validés  
Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne active et en cours de validité délivrée par un Etat tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, et qui peut prouver avoir exercé pendant 12 mois les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne dans un Etat membre, peut convertir sa licence de ATC sans autre formalité.

**IV.5.34 PROROGATION OU RENOUVELLEMENT D'UNE LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE**

- a) Formulaire dûment rempli et signé ;
- b) Une copie de la carte ;
- c) Un certificat de réussite du programme de compétence d'unité agréé ;
- d) Une preuve que le candidat a exercé les priviléges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des 12 mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité agréé;
- e) Le cas échéant, lorsqu'une mention d'unité est devenue caduque au courant des 12 derniers mois, la preuve qu'un plan de formation en unité est accompli avec succès afin de proroger la mention ;
- f) Un certificat de la mention linguistique en langue anglaise reconnu par l'ANAC;
- g) Une copie du certificat médical valide ;

**IV.5.35 MENTION D'INSTRUCTEUR**



1. Les titulaires d'une mention d'instructeur sont autorisés à assurer la formation sur la position et la supervision sur un poste de travail pour les zones couvertes par les limites de validité de leurs mentions d'unité.
2. Les candidats à la délivrance d'une mention d'instructeur doivent:  
(a) être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;  
(b) avoir exercé les priviléges d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne au cours d'une période immédiatement précédente d'au moins un an, ou d'une durée fixée par l'autorité compétente en fonction des qualifications et mentions pour lesquelles l'instruction est dispensée; et (c) avoir suivi de façon satisfaisante un cours approuvé d'instructeur sur la position, durant lequel les connaissances et les compétences pédagogiques exigées ont été évaluées au moyen d'exams appropriés.
3. La mention d'instructeur est valide pour une période renouvelable de trois ans.

## IV.6 LICENCE D'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE

### IV.6.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les exigences pour la délivrance des licences et qualifications d'opérateur radio de station aéronautique et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

### IV.6.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

- (a) Tout candidat à une licence d'opérateur radio de station aéronautique doit :
  - (1) être âgé de 18 ans au moins ;
  - (2) être titulaire d'un Bac scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
  - (3) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
  - (4) satisfaire aux exigences des sections IV.6.3, IV.6.4 et IV.6.5 de ce sous chapitre.
- (b) Les personnes non titulaires de la licence peuvent exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique à condition que l'Etat où elles exercent ces fonctions veille à ce qu'elles remplissent les mêmes conditions.

### IV.6.3 EXIGENCES EN MATIERE DE CONNAISSANCES AERONAUTIQUES

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

- (1) *connaissances générales*: services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur du Burkina ;
- (2) *langue*: langue ou langues spécifiées sur le plan national pour les télécommunications air-sol; aptitude à parler cette ou ces langues sans accent ni autre difficulté de nature à gêner les communications radio ;
- (3) *procédures opérationnelles* : procédures de radiotéléphonie; expressions conventionnelles ; réseau de télécommunications ;



- (4) *réglementation*: réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;
- (5) *équipement de télécommunication* : principes, emploi et limites d'emploi des équipements de télécommunication dans une station aéronautique.

#### IV.6.4 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

Le candidat doit :

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

#### IV.6.5 EXIGENCES EN MATIERE D'HABILETE

Le candidat doit démontrer ou aura démontré sa compétence en ce qui concerne :

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

#### IV.6.6 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

Sous réserve des conditions spécifiées en I.2.4, les priviléges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettent de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les priviléges de la licence, le titulaire doit être au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

### IV.7 LICENCE DE SPECIALISTE PARACHUTISTE

#### IV.7.1 DOMAINE D'APPLICATION

Ce sous chapitre définit les exigences pour la délivrance des licences et qualifications de spécialiste parachutiste et les conditions sous lesquelles ces licences et qualifications sont nécessaires.

#### IV.7.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

Tout candidat à une licence de spécialiste parachutiste doit :

- (1) être âgé de 18 ans au moins ;
- (2) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise, et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 ;
- (3) satisfaire aux conditions requises de ce sous chapitre qui s'appliquent à la qualification de classe et de catégorie recherchée.

**IV.7.3 LICENCE EXIGEE**

- (a) Nul ne peut conditionner, plier, entretenir, ou modifier un parachute individuel prévu pour l'utilisation dans des situations d'urgence sur un avion civil au Burkina à moins qu'il ne détienne une qualification de type et une licence appropriées en cours de validité et délivrées suivant les conditions des sections IV.7.10 à IV.7.13.
- (b) Sous réserve des conditions prévues au paragraphe (c) de cette section, nul ne peut plier, conditionner, entretenir ou modifier le parachute principal d'un double parachute prévu pour être utilisé en saut à partir d'un aéronef civil au Burkina Faso à moins qu'il n'ait une licence valide appropriée délivrée suivant les conditions de ce sous chapitre.
- (c) Une personne non titulaire d'une licence ne peut plier le parachute principal d'un double parachute qui va être utilisé par elle en vue d'un saut.
- (d) Toute personne titulaire d'une licence de spécialiste parachutiste doit la présenter pour l'inspection sur demande de l'Administration de l'aviation civile ou de son représentant autorisé.
- (e) Les licences suivantes de spécialiste parachutiste sont délivrées dans ce sous chapitre :
  - (1) spécialiste parachutiste majeur ;
  - (2) maître spécialiste parachutiste
- (f) Les sections IV.7.10 à IV.7.13 ne s'appliquent pas aux parachutes conditionnés, entretenus ou modifiés pour utilisation par les forces armées.

**IV.7.4 LICENCE DE SPECIALISTE PARACHUTISTE MAJEUR :EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE, DE CONNAISANCES ET DE COMPETENCE**

Excepté les conditions stipulées en IV.7.5, un candidat à une licence de spécialiste parachutiste majeur doit :

- (1) présenter la preuve à la satisfaction de l'Administration de l'aviation civile qu'il a au moins conditionné 20 parachutes de chaque type pour lequel la qualification est recherchée, conformément aux instructions du fabricant et sous le contrôle d'un spécialiste parachutiste détenteur d'une licence, ayant une qualification pour chaque type, ou d'une personne détentrice d'une qualification appropriée ;
- (2) passer un test de connaissances, avec au moins un type de parachute approprié pour la qualification recherchée, sur :
  - (i) la fabrication, le conditionnement, et l'entretien ;
  - (ii) les instructions du fabricant ;
  - (iii) les règlements de ce sous chapitre ;
- (3) passer un test oral et pratique montrant sa capacité à conditionner et entretenir au moins un type de parachute approprié au type de qualification recherchée.

**IV.7.5 MILITAIRES SPECIALISTES ET ANCIENS MILITAIRES SPECIALISTES : REGLES SPECIALES**

Nonobstant les exigences de la section IV.7.4, l'Administration de l'aviation civile accorde au candidat à une licence de spécialiste parachutiste cette licence s'il passe un test de connaissances conformément aux règlements de ce sous chapitre et montre des preuves documentaires satisfaisantes comme quoi :



- (1) il est un militaire sénégalais ou un civil employé par les forces armées burkinabè ou étrangères ou, n'est plus sous les drapeaux 12 mois avant sa candidature ;
- (2) est en service, ou a servi dans les 12 mois avant sa candidature, comme un spécialiste parachutiste pour les forces armées ;
- (3) a l'expérience requise.

**IV.7.6 LICENCE DE MAÎTRE SPECIALISTE PARACHUTISTE : EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE, DE CONNAISSANCES ET DE COMPETENCE**

Un candidat à une licence de maître spécialiste parachutiste doit se conformer aux exigences suivantes :

- (1) présenter à l'Administration de l'aviation civile la preuve satisfaisante d'une expérience d'au moins trois ( 3 ) ans comme spécialiste parachutiste et avoir réussi à conditionner au moins 100 parachutes de deux types chacun, appropriés pour les qualifications recherchées, et en conformité avec les instructions du fabricant :
  - (i) soit en tant que spécialiste parachutiste majeur titulaire d'une licence et qualifié ; ou
  - (ii) soit sous la supervision d'un spécialiste parachutiste titulaire d'une licence et qualifié ou d'une personne détenant les qualifications militaires appropriées ;
  - (iii) un candidat peut cumuler l'expérience spécifiée dans les paragraphes (1) et (2) pour remplir les exigences de cette section ;
- (2) si le candidat ne possède pas une licence de spécialiste parachutiste majeur, il doit passer un test de connaissances, en tenant compte des parachutes appropriés au type de qualification sur :
  - (i) leur fabrication, leur conditionnement, et leur maintenance ;
  - (ii) les instructions du fabricant ; et
  - (iii) les règlements de ce sous chapitre.
- (3) passer un test oral et pratique montrant l'habileté à maintenir et conditionner deux types de parachutes appropriés à la qualification de type.

**IV.7.7 QUALIFICATIONS DE TYPE**

(a) Les qualifications de type relatives à ce sous chapitre sont :

- (1) Ventrale ;
- (2) dorsale ;
- (3) sous-cutale ;
- (4) latérale .

(b) La mention des qualifications du titulaire d'une licence de spécialiste parachutiste qui se qualifie pour l'obtention d'une licence de spécialiste parachutiste majeur, se fait après étude, par l'Administration de l'aviation civile.

**IV.7.8 TYPES DE QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES : EXIGENCES**

Un spécialiste parachutiste titulaire d'une licence qui postule pour une qualification complémentaire de type doit :

- (1) présenter à l'Administration de l'aviation civile la preuve satisfaisante comme quoi il



a conditionné au moins 20 parachutes du type de qualification, en conformité avec les instructions du fabricant et sous la supervision d'un spécialiste parachutiste détenant une licence et une qualification pour ce type ;

- (2) passer un test pratique, à la satisfaction de l'Administration de l'aviation civile, montrant son habileté à maintenir et à conditionner le type de parachute pour lequel le candidat cherche une qualification.

#### **IV.7.9 PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

(a) Un spécialiste parachutiste majeur détenteur d'une licence peut :

- (1) plier, conditionner et maintenir (à l'exception d'une réparation majeure) n'importe quel type de parachute pour lequel il est qualifié ;  
(2) superviser d'autres personnes pour l'emballage de tout type de parachute pour lequel il est qualifié.

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

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

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

#### **IV.7.10 INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS**

Aucun spécialiste parachutiste ne doit exercer les priviléges de sa licence à moins qu'il n'ait au moins à sa disposition une des installations et équipements suivants :

- (1) une table de trois pieds de large et de 40 pieds de long au moins ;  
(2) un local adéquat qui est convenablement chauffé, éclairé et aéré pour le séchage et l'aération des parachutes ;  
(3) suffisamment d'outils et d'autres équipements pour conditionner et entretenir les types de parachutes utilisés ;  
(4) des locaux adéquats pour accomplir les tâches nécessaires et protéger les outils et équipements.

#### **IV.7.11 REGLES DE PERFORMANCES**

Aucun spécialiste parachutiste ne doit :

- (1) plier, conditionner, entretenir ou modifier un parachute à moins qu'il n'ait la qualification pour ce type ;  
(2) plier et conditionner un parachute qui n'est pas sûr pour une utilisation en urgence ;  
(3) plier et conditionner un parachute qui n'a pas été convenablement séché et aéré ;  
(4) modifier un parachute d'une manière qui n'est pas spécifiquement autorisée par l'Administration de l'aviation civile ou le fabricant ;



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

#### IV.7.12 DOSSIERS

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

#### IV.7.13 SCELLEMENT

- (a) Toute licence de spécialiste parachutiste doit comporter un sceau avec une marque d'identification décrite par l'Administration de l'aviation civile ainsi qu'un cachet sec.
- (b) Après avoir plié un parachute, le spécialiste parachutiste doit sceller l'emballage par son sceau en conformité avec les instructions du fabricant pour le type de parachute donné.

### IV.8 LICENCE DU PERSONNEL ELECTRONICIEN EN SECURITE DE LA CIRCULATION AERIENNE

#### IV.8.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions exigées pour la délivrance et le renouvellement des autorisations, licences et qualifications du personnel électronicien de maintenance et les conditions sous lesquelles ces autorisations , licences et



qualifications sont nécessaires .

#### IV.8.2 EXIGENCES EN MATIERE D'ELIGIBILITE

- (a) Tout candidat à l'obtention d'une licence ATSEP et toutes autres qualifications doit :
    - (1) être âgé de 20 ans au moins ;
    - (2) être titulaire d'un Baccalauréat scientifique ou technique ou diplôme équivalent ;
  - (a) être en mesure de lire, parler, écrire et de comprendre la langue française et satisfaire aux dispositions de la section I.2.6 et pouvoir lire et expliquer la documentation de maintenance et rédiger les rapports de pannes et les solutions de réparation ;
  - (b) satisfaire aux conditions requises en matière de connaissances, d'expérience et de compétence prescrites pour la qualification recherchée ( IV.8.3 ) ;
  - (c) passer avec succès tous les tests prescrits pour la qualification recherchée;
  - (d) avoir suivi une formation aux facteurs humains.
- (f) Un ATSEP titulaire d'une licence qui demande une qualification additionnelle doit répondre aux exigences de la formation spécifique stipulée au IV.8.3 et, dans une période de 24 mois, passer avec succès les tests prescrits.

#### IV.8.3 QUALIFICATIONS ET VALIDITE

La formation à la licence ATSEP est composée de quatre (04) étapes :

- 1. Formation de base** : acquisition de connaissances et aptitudes fondamentales appropriées à la discipline exercée dans l'environnement CNS/ATM.
- 2. Formation de qualification** : acquisition des connaissances et aptitudes correspondant à une catégorie d'emploi et appropriées à la discipline exercée dans l'environnement CNS/ATM. Différentes applications sont prévues pour les cinq (05) disciplines correspondantes : communications, navigation, surveillance, traitement des données et alimentation électrique.
- 3. Formation spécifique** : acquisition de connaissances et aptitudes axées sur des systèmes et équipements et menant à la reconnaissance d'une compétence.
- 4. Formation continue** : formation dispensée en cours d'emploi dans le but d'accroître les connaissances et aptitudes existantes et/ou de préparer le personnel à l'utilisation de nouvelles technologies. Cette formation comprend les cours de recyclage, la formation aux mesures d'urgence et les stages de conversion.

**La formation à la licence ATSEP est assortie de l'une ou de plusieurs des sept (07) qualifications suivantes :**

1. Qualification sur les systèmes de navigation (**QSN**) : VOR, DME, ILS
2. Qualification sur les systèmes de communication (**QSC**) : équipements et systèmes en bande de base, VSAT, VHF déportée, etc...
3. Qualification sur les équipements MTO (**QEM**) : équipements mesures en surface, équipements mesures en altitude, équipements de réception satellitaire, radar météorologique.
4. Qualification sur les équipements de surveillance (**QES**) : radar primaire et secondaire.



5. Qualification sur les équipements de traitement & diffusion des données (**QED**) : équipements d'échange et de traitement des données aéronautiques et météorologiques (voix et données)
6. Qualification sur les équipements de génération d'énergie (**QEE**) : générateurs solaires, production énergie, etc...
7. Qualification sur les équipements des aides visuelles (**QEA**) : balisage, ligne d'approche, VASIS/PAPI.

La licence ATSEP est sans validité. Cependant les qualifications équipements associées à la licence sont soumises à une validité de 24 mois.

Une qualification cesse d'être valide lorsque le détenteur de la licence ATSEP n'exerce plus les priviléges de sa qualification pendant une période de six mois au moins. Il ne peut recommencer à exercer lesdits priviléges de sa licence qu'à l'issue d'un recyclage portant sur la qualification recherchée.

Le niveau de connaissances basiques de ces catégories ou qualifications est également donné dans les programmes OFA agréés conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux Organisme de formation aéronautique.

#### IV.8.4 EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE AERONAUTIQUE

Le réquérand d'une nouvelle qualification doit acquérir une expérience de six (06) mois en ce qui concerne l'inspection, la réparation, la maintenance des équipements et/ou le traitement des données avant l'apposition d'une qualification sur sa licence.

Le titulaire de la licence ATSEP doit détenir un livret de technicien pour l'enregistrement des opérations de maintenance ou de traitement de données qu'il effectuera lors de l'exercice de ses priviléges.

#### IV.8.5 PRIVILEGES ET LIMITATIONS

La licence ATSEP permet à son titulaire de certifier :

- tout ou partie d'un équipement après réparation, une action de maintenance ou une intervention de routine ; et/ou
- le traitement des données.

#### IV.8.6 RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS

Le renouvellement des qualifications associées à la licence ATSEP est obtenu sur présentation des documents suivants :

- Attestation de participation à un recyclage théorique et/ou pratique;
- Attestation de participation à un stage de facteurs humains ;
- Présentation du livret de technicien contenant son expérience récente et attestant de son maintien en exercice.



## CHAPITRE V CARACTERISTIQUES DES LICENCES DU PERSONNEL

### V.1 GENERALITES

Les licences du personnel délivrées par l'Etat du Burkina conformément aux dispositions de la présente annexe doivent être conformes aux caractéristiques ci-dessous.

### V.2 CONTENU DETAILLE DES LICENCES

La licence doit comporter les éléments suivants :

- (I) nom de l'État (en caractères gras) ;
- (II) désignation de la licence (en caractères gras) ;
- (III) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée ;
- (IV) nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères ;
- (IVa) date de naissance ;
- (V) adresse du titulaire ;
- (VI) nationalité du titulaire ;
- (VII) signature du titulaire ;
- (VIII) service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée ;
- (IX) certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les priviléges 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 priviléges ;
- (XIV) tous autres détails jugés utiles par l'Etat délivrant la licence ;

### V.3 SUPPORT DE CONFECTON DES LICENCES

Les licences et qualifications sont confectionnées séparément en matière plastique (cartes laminées de dimensions 8,5 cm x 5,4) sur lesquels les rubriques mentionnées en V.2 doivent ressortir clairement.

### V.4 LANGUE DE REDACTION DES LICENCES

Les licences et qualifications sont établies en français avec traduction en anglais et contenant toutes les rubriques contenues dans la section V.2.

### V.5 DISPOSITIONS DES RUBRIQUES

Les rubriques des licences doivent être uniformément numérotées en chiffres



romains, comme il est indiqué en V.2, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

## CHAPITRE VI CONDITIONS MEDICALES DE DELIVRANCE DES LICENCES

### VI.1 GENERALITES

#### VI.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

L'objet de la présente annexe est de définir les normes médicales et les procédures d'évaluation pour la délivrance et le renouvellement des attestations médicales de classe 1, classe 2 et classe 3.

#### VI.1.2 DOSSIER MEDICAL

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

(b) Toute fois que l'Administration de l'aviation civile juge nécessaire d'obtenir une information complémentaire ou la déclaration sur les antécédents médicaux, l'Administration de l'aviation civile exigera que le candidat :

(1) fournit cette information ; ou

(2) soit soumis à un examen dans n'importe quelle clinique ou hôpital ;

(3) ou soit examiné par un médecin ou toute autre personne habilitée et à remettre à l'Administration de l'aviation civile toutes les informations disponibles concernant les antécédents médicaux personnels.

(c) Si un candidat ou un détenteur d'une attestation médicale ne fournit pas la déclaration sur ses antécédents médicaux personnels ou l'information médicale demandée ou ne se soumet pas aux exigences demandées par l'Administration de l'aviation civile, celle-ci peut :

(1) suspendre, modifier, ou annuler toutes les attestations médicales du détenteur ; ou

(2) dans le cas d'un candidat, refuser l'octroi d'une attestation médicale à ce dernier.

(d) si une attestation médicale est suspendue ou modifiée en conformité avec les dispositions du paragraphe (c) de cette section, cette suspension ou modification demeure valable jusqu'à ce que :

(1) le candidat ou le détenteur fournit l'information ou la déclaration sur ses antécédents médicaux personnels demandée ou l'autorisation à l'Administration de l'aviation civile ;

(2) l'Administration de l'aviation civile détermine si le détenteur ou le candidat répond aux normes médicales.

#### VI.1.3 MEDECINS EXAMINATEURS AERONAUTIQUES: DEFINITIONS ET ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE

(a) L'Administration 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 II et III, ainsi que des licences appropriées spécifiées au chapitre IV.

(b) Les médecins examinateurs doivent avoir reçu ou doivent recevoir une formation en médecine aéronautique. La formation initiale comprend ce qui suit :

(1) Formation de base en médecine aéronautique pour les examens médicaux des Classes 2 et 3 ; et

(2) Formation poussée en médecine aéronautique pour les examens médicaux de Classe 1

(3) La demande est déposée à l'ANAC accompagnée d'un dossier comprenant les pièces et documents permettant d'identifier le demandeur et de vérifier que celui-ci dispose des compétences requises. En outre, lorsque ce demandeur souhaite exercer à titre privé, hors d'un centre d'expertise en médecine aéronautique, il doit :

- justifier de la possession des équipements médicaux nécessaires, en conformité avec la présente annexe ;

- Justifier des accords et conventions passées avec tout laboratoire, médecin, centre ou organisme médical habilité à faire passer des examens médicaux, lorsque lesdits examens ne sont pas assurés par le médecin-examinateur demandeur lui-même;

- justifier des moyens nécessaires à la tenue des dossiers médicaux des candidats et à l'archivage des données médicales ;

- Accompagner son dossier d'un manuel d'organisation et de procédures en vue de pratiquer les examens d'aptitude physique et mentale exigés pour la délivrance des certificats médicaux requis;

- S'engager par écrit auprès de l'ANAC à faire passer les examens médicaux et à délivrer les certificats d'aptitude physique et mentale correspondants dans le respect des conditions fixées par la présente annexe .

(c) Les médecins examinateurs doivent acquérir une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

(d) 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, quel en a été le résultat.

(e) Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification doit être signalée aux services de délivrance des licences de l'État d'émission afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires.

(f) Après avoir terminé l'examen médical d'un candidat conformément aux dispositions du chapitre VI, le médecin examinateur doit adresser au service de délivrance des licences, conformément à ses spécifications, un rapport signé donnant les résultats détaillés de l'examen.

(g) Si l'examen médical est effectué par un groupe constitué de médecins



examinateurs, l'Administration de l'aviation civile désigne le chef de ce groupe qui est chargé de coordonner les résultats des examens et de signer le rapport.

(h) L'Administration de l'aviation civile peut faire appel aux services de médecins expérimentés dans la pratique de la médecine aéronautique lorsqu'il est nécessaire d'évaluer des rapports soumis au service de délivrance des licences par les médecins examinateurs.

(i) Le médecin examinateur doit rendre compte au service de délivrance des licences 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 priviléges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne.

(j) Le médecin examinateur doit observer le secret médical et la confidentialité des dossiers et rapports médicaux.

#### **VI.1.3.1 VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT D'UN MÉDECIN-EXAMINATEUR AÉRONAUTIQUE**

1- L'agrément d'un médecin examinateur aéronautique est délivré pour une période n'excédant pas trois ans. Il peut être prorogé à condition que son titulaire:

- a) Continue à satisfaire aux conditions générales de l'exercice de la médecine et maintienne son inscription en tant que médecin généraliste conformément au droit national;
- b) ait entrepris une formation de recyclage en médecine aéronautique au cours des trois dernières années ;
- c) ait réalisé au moins dix examens médicaux par an;
- d) continue à satisfaire aux conditions de l'autorisation accordée;
- e) Et exerce ses priviléges conformément la présente annexe

#### **VI.1.4 DELEGATION DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE**

(a) L'Administration de l'aviation civile délègue à chaque médecin examinateur agréé (MEA) l'Administration de l'aviation civile de délivrer ou d'annuler des attestations médicales jusqu'à un degré nécessaire pour :

- (1) examiner des candidats ou des détenteurs des attestations médicales afin de déterminer s'ils répondent aux normes médicales appropriées ;
- (2) délivrer, renouveler ou annuler les attestations médicales et les autorisations pour l'établissement spécial d'une attestation médicale en faveur d'un candidat sur la base d'une concertation ou quand le candidat ne satisfait pas aux normes médicales appropriées.

(b) L'Administration de l'aviation civile peut déléguer aux représentants habilités par celle-ci, l'Administration de l'aviation civile de faire passer des examens de conformité aux normes médicales appropriées et délivrer, renouveler ou annuler les attestations médicales aux candidats ou aux détenteurs des attestations médicales.

(c) L'Administration de l'aviation civile peut désigner comme MEA, des chirurgiens aéronautiques des forces armées à des endroits militaires reconnus. Un tel MEA peut :



(1) procéder aux examens sur l'état physique pour le compte de l'Administration de l'aviation civile aux détenteurs d'une attestation en service ou aux candidats autorisés pour l'obtention d'une attestation médicale comme personnels civils ; et

(2) renouveler ou annuler une attestation médicale appropriée relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile et la philosophie de l'Administration de l'aviation civile.

(d) L'Administration de l'aviation civile se réserve le droit de reconsidérer toute action engagée par un MEA.

(e) Un détenteur d'une attestation médicale délivrée par un MEA peut considérer celle-ci valable, à moins que l'Administration de l'aviation civile ne donne un avis contraire dans les 60 jours après la date de délivrance.

#### **VI.1.5 DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE**

(a) Le titulaire d'une licence prévue dans le présent règlement doit s'abstenir d'exercer les priviléges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressent une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces priviléges correctement et en sécurité.

(b) Les titulaires de licence ne doivent pas exercer les priviléges de leurs licences et de leurs qualifications connexes pendant toute période où ils souffrent d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de leurs attestations médicales.

#### **VI.1.6 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES**

(a) Les titulaires de licences qui font l'objet de la présente annexe ne doivent pas exercer les priviléges de leurs licences ni les qualifications connexes s'ils se trouvent sous l'influence d'une substance psycho active qui peut les rendre inaptes à exercer ces priviléges correctement et de façon sûre.

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

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

### **VI.2 ATTESTATIONS MEDICALES-GENERALITES**

#### **VI.2.1 CLASSES D'ATTESTATION MEDICALE**

(a) Les attestations médicales sont établies en distinguant les trois classes ci-après :

(1) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires pour :

- (i) les licences de pilote professionnel (avion ou hélicoptère) ;
- (ii) les licences de pilote de ligne (avion ou hélicoptère) ;
- (iii) les licences de navigateur ;



- (iv) les licences de mécanicien navigant.
- (2) Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires pour :
- (i) les licences de pilote privé (avion ou hélicoptère) ;
  - (ii) les licences de pilote de planeur ;
  - (iii) les licences de pilote de ballon libre ;
  - (iv) les licences de membres d'équipage de cabine (PNC) ;
  - (v) Les licences de parachutistes.
- (3) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires pour : les licences de contrôleur de la circulation aérienne.
- (b) Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale doit fournir au médecin-examinateur une déclaration, dont il atteste l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il est averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il est fait application des dispositions du paragraphe VI.1.3 (e).

### VI.3 PROCEDURES D'ATTESTATION MEDICALE

#### VI.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

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

#### VI.3.2 DELIVRANCE D'UNE ATTESTATION MEDICALE

(a) L'Administration de l'aviation civile délivre une attestation médicale appropriée à tout candidat qui remplit les conditions requises par les normes médicales telles qu'exigées dans ce sous chapitre, sur la base d'un examen médical et d'une évaluation des antécédents médicaux et les résultats de ceux-ci.

(b) Le candidat à une licence doit obtenir, lorsque cela est applicable, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions du présent sous chapitre.

(c) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions du paragraphe (b) de cette section doit subir un examen médical fondé sur les conditions :

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

(d) Tout candidat qui ne satisfait pas aux normes médicales de ce sous chapitre, peut obtenir à sa discrétion, une attestation médicale selon les conditions de la section VI.3.5.

(e) Lorsque l'Administration de l'aviation civile est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des sous chapitres VI.2 et VI.4 , le candidat obtient une attestation médicale de classe 1.



(f) Lorsque l'Administration de l'aviation civile est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des sous chapitres VI.2 et VI.4, le candidat obtient une attestation médicale de classe 2.

(g) Lorsque l'Administration de l'aviation civile est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des sous chapitres VI.2 et VI.4, le candidat obtient une attestation médicale de classe 3.

### VI.3.3 EXIGENCES EN MATIERE DE DELIVRANCE D'ATTESTATION MEDICALE

(a) Le candidat à une licence doit obtenir, lorsque cela est applicable, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions du présent sous chapitre.

(b) Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel (avion ou hélicoptère), de pilote de ligne (avion ou hélicoptère), de mécanicien navigant ou de navigateur doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

(c) Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé (avion ou hélicoptère), de pilote de planeur, de ballon libre, de membre d'équipage de cabine (PNC), ou de parachutiste, doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.

(d) Les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, de technicien de maintenance d'aéronef ou d'agent technique d'exploitation doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.

(e) A l'exception des dispositions du paragraphe (e)(3) de cette section, un mécanicien navigant :

(1) doit détenir une attestation médicale de classe 1 ou de classe 2 délivrée dans les 12 derniers mois ;

(2) lorsqu'il exerce dans un pays étranger, s'assure que cette attestation médicale est valide et correspond à la classe exigée par ce pays ;

(3) dans le cas où la licence de mécanicien navigant est délivrée, celle-ci doit pouvoir tenir lieu d'attestation médicale et mettre en évidence la classe requise.

### VI.3.4 DUREE DE VALIDITE DE L'ATTESTATION MEDICALE

(a) La durée de validité d'une attestation médicale est conforme aux dispositions de la section I.2.4. La validité débute à la date à laquelle l'attestation est délivrée.

(b) A l'exception des cas prévus au paragraphe I.2.4 (f), les membres d'équipage de conduite ou les contrôleurs de la circulation aérienne ne doivent exercer les priviléges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

(c) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel (avion ou hélicoptère), de pilote de ligne (avion ou hélicoptère), de mécanicien navigant ou de navigateur doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au paragraphe I.2.4 (c).



(d) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé - avion ou hélicoptère, de pilote de planeur ou de pilote de ballon libre doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au paragraphe I.2.4 (c).

(e) Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et d'une licence de PNC doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au paragraphe I.2.4 (c).

#### **VI.3.5 DELIVRANCE SPECIALE D'UNE ATTESTATION MEDICALE**

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

(1) les conclusions de médecins examinateurs 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 priviléges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;

(2) il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;

(3) la licence porte mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction ou desdites restrictions.

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

#### **VI.3.6 RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE**

Les conditions à remplir en vue du renouvellement d'une attestation médicale sont les mêmes que celles de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

Les intervalles prescrits entre les examens médicaux périodiques en vue du renouvellement des attestations médicales sont indiqués au paragraphe I.2.4 ( c ).

#### **VI.3.7 REFUS DE DELIVRANCE D'ATTESTATION MEDICALE**

(a) Tout candidat à qui un examinateur médical aéronautique refuse la délivrance d'une attestation médicale peut, dans les 30 jours après cette date de refus, contacter par écrit, ce MEA avec une copie à l'Administration de l'aviation civile pour une reconsideration de ce refus. Passé ce délai, l'Administration de l'aviation civile considérera ce refus comme définitif.

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

(1) par un examinateur médical aéronautique ne signifie pas un refus par l'Administration de l'aviation civile ;



(2) par l'Administration de l'aviation civile est considéré comme un refus par l'Administration de l'aviation civile.

#### **VI.4 NORMES D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE : TOUTES ATTESTATIONS MEDICALES**

##### **VI.4.1 DOMAINE D'APPLICATION**

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

##### **VI.4.2 CONDITIONS MEDICALES**

(a) *Conditions de perception des couleurs* : l'Administration de l'aviation civile emploiera les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.

(b) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

(c) Le candidat doit subir une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D<sub>65</sub> définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

(d) Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions décrites par l'Administration de l'aviation civile est déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve doit être déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les candidats qui ne répondent pas à ces critères sont déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante: valable uniquement le jour.

(e) Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des priviléges de la licence ou des qualifications doivent être non polarisantes et de teinte grise neutre.

(f) *Conditions d'audition* : des conditions d'audition sont fixées en complément des examens otologiques effectués au cours de l'examen médical d'aptitude physique et mentale.

(g) Le candidat ne doit présenter aucun défaut d'audition de nature à l'empêcher d'accomplir ses fonctions avec sécurité lorsqu'il exerce les priviléges de sa licence.

Le zéro de référence pour l'étalonnage des audiомètres à sons purs utilisés en application des paragraphes VI.4.5 ( c ) et VI.4.5 ( h ) est celui de la Recommandation R389 (1964) de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

##### **VI.4.3 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE GENERALE ET MENTALE**

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

(1) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;



(2) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;  
(3) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ;  
(4) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament, d'ordonnance ou non, que ce soit;  
qui entraînent un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef ou à empêcher le candidat d'exercer ses fonctions avec sécurité.

**POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1**

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

(b) 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.

(c) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus, ni diagnostics cliniques qui révèlent :

(1) une psychose ;

(2) l'alcoolisme ;

(3) la pharmacodépendance ;

(4) des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;

(5) une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable;

qui sont susceptibles de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence sollicitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des priviléges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

(d) Le candidat ne doit pas présenter, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivent l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue.

Des antécédents de psychose toxique aiguë n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude, à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents.

(e) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus, ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

(1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;

(2) des syndromes d'épilepsie ;

(3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.



(f) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications doivent entraîner l'inaptitude.

### **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2**

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

(g) 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.

(h) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus, ni diagnostics cliniques qui révèlent :

(1) une psychose ;

(2) l'alcoolisme ;

(3) la pharmacodépendance ;

(4) des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;

(5) une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable;

qui sont susceptibles de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence sollicitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des priviléges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

(i) Le candidat ne doit pas présenter, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivront l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue.

Des antécédents de psychose toxique aiguë n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude, à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents.

(j) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus, ni diagnostics cliniques des affections suivantes:

(1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;

(2) des syndromes d'épilepsie ;

(3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

(k) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications entraîneront l'inaptitude.

**POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 3**

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

(l) Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

(m) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

(1) une psychose ;

(2) l'alcoolisme ;

(3) la pharmacodépendance ;

(4) des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;

(5) une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable;

qui sont susceptibles de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence sollicitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés, n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des priviléges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

(n) Le candidat ne doit pas présenter, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivront l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue . Des antécédents de psychose toxiques aiguë n'aintrainent pas nécessairement l'inaptitude , à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents .

(o) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

(1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;

(2) des syndromes d'épilepsie ;

(3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

(p) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications entraîneront l'inaptitude.

**VI.4.4 CONDITIONS DE TEST D'ACUITE VISUELLE**

(a) Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, l'Administration de l'aviation civile s'assure donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.

(b) Les conditions ci-après doivent être adoptées pour servir de base au test d'acuité visuelle :



(1) les tests d'acuité visuelle doivent être effectués avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux ( $30-60 \text{ cd/m}^2$ ) ;

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

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

(1) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;

(2) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;

(3) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ;

(4) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament que ce soit, d'ordonnance ou non;

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

#### **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1**

Les conditions de vision ci-après serviront de base à l'examen médical.

(d) 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 priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(e) L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction doit être égale au moins à 7/10 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être égale au moins à 10/10. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition:

(1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;

(2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des priviléges de la licence.

Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discréption du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont: une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

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

(1) les lentilles soient monofocales et non teintées ;



(2) les lentilles soient bien tolérées ;

(3) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des priviléges de la licence.

Les candidats qui utilisent des lentilles de contact ne doivent pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.

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

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

(h) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 1/10 pour l'un des yeux, doivent fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est de :

(1) déterminer la performance visuelle normale ;

(2) déterminer toute pathologie importante.

Des éléments indicatifs sur la délivrance de l'attestation à des candidats monoculaires en vertu des dispositions du paragraphe VI.3.5 (a) figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(i) Tout candidat qui a subi une opération touchant l'état de réfraction de l'oeil doit être déclaré inapte à moins qu'il ne soit exempt des séquelles qui sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(j) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du paragraphe (e), le Tableau N5 (Parinaud 2) ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 (Parinaud 6) ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est pas remplie 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 paragraphe (e) ; en l'absence d'une telle prescription, il doit avoir à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des priviléges 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.

Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile.

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

Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices,



il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.

(k) 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.

(l) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

(m) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

Une stéréopsie défective, 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 disqualifiant.

## **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2**

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

(n) 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 priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(o) L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction doit être égale au moins à 5/10 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être égale au moins à 10/10.

Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition :

- (1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;
- (2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des priviléges de la licence.

Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discréption du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont: une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

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

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



des priviléges de la licence.

Les candidats qui utilisent des lentilles de contact ne doivent pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.

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

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

(r) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 1/10 pour l'un des yeux doivent être tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est de :

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

Des éléments indicatifs sur la délivrance de l'attestation à des candidats monoculaires en vertu des dispositions du paragraphe VI.3.5 (a) figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

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

(t) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du paragraphe (o), le Tableau N5 (Parinaud 2) ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 (Parinaud 6) ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est pas remplie 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 paragraphe (o), en l'absence d'une telle prescription, il doit avoir à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des priviléges 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.

La désignation N5 correspond à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile.

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

Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices,



il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.

(u) 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.

(v) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

(w) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

Une stéréopsie défective, 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 disqualifiants.

### **POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 3**

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical :

(x) 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 priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(y) L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction doit être égale au moins à 5/10 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être égale au moins à 10/10. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée.

Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

(1) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des priviléges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;

(2) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des priviléges de la licence.

Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont: une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

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

(1) les lentilles soient monofocales et non teintées ;

(2) les lentilles soient bien tolérées ;

(3) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des priviléges de la licence.



Les candidats qui utilisent des lentilles de contact ne doivent pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.

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

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

(bb) Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 1/10 pour l'un des yeux doivent être tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est de :

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

Des éléments indicatifs sur la délivrance de l'attestation à des candidats monoculaires en vertu des dispositions du paragraphe VI.3.5 (a) figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile

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

(dd) Le candidat doit être capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du paragraphe (y), le Tableau N5 (Parinaud 2) ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 (Parinaud 6) ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est pas remplie qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du paragraphe (y) ; en l'absence d'une telle prescription, il doit avoir à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des priviléges 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.

Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile

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.

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.

(ee) 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.

(ff) Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

(gg) Le candidat doit avoir un fonctionnement binoculaire normal.

Une stéréopsie défectueuse, 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 disqualifiant.

#### VI.4.5 EXIGENCES EN MATIERE D'AUDITION

(a) Des conditions d'audition sont fixées en complément des examens otologiques effectués au cours de l'examen médical d'aptitude physique et mentale.

(b) Le candidat ne doit présenter aucun défaut d'audition de nature à l'empêcher d'accomplir ses fonctions avec sécurité lorsqu'il exerce les priviléges de sa licence.

Le zéro de référence pour l'étalonnage des audiomètres à sons purs utilisés en application des paragraphes VI.4.5 (c) et VI.4.5 (h) est celui de la Recommandation R389 (1964) de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

La composition spectrale du bruit de fond mentionnée dans les paragraphes VI.4.5 (c) (1) et VI.4.5 (h) (1) n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz est suffisamment représentée.

En choisissant les épreuves parlées, il faut éviter d'utiliser uniquement des termes d'aviation pour les tests ci-dessus. Des listes de mots phonétiquement équilibrés sont employées dans un certain nombre d'États contractants où elles ont donné des résultats satisfaisants.

Aux fins des essais sur les conditions d'audition, une pièce silencieuse est une pièce dans laquelle l'intensité du bruit de fond est inférieure à 50 dB lorsqu'elle est mesurée sur la réponse «lente» d'un phonomètre à réseau de pondération «A».

Aux fins des conditions d'audition, le niveau sonore de la voix moyenne de conversation au point d'émission est de 85 à 95 dB.

#### POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1

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

(c) Le candidat, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs, lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et, par la suite, au moins une fois tous les deux ans, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément,

- à l'examen initial : une perte d'audition supérieure à 20 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 35 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

- lors des examens de prorogation ou de renouvellement : 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.

Toutefois, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte, à condition:

(1) de présenter pour chaque oreille prise séparément, une acuité auditive équivalente à celle d'une personne normale avec un bruit de fond dont l'effet de masque sur la parole et les signaux radio simule des bruits du poste de pilotage;

(2) de pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examinateur, à une distance de 2 m de ce dernier.

(d) À titre d'option, d'autres méthodes fournissant des résultats équivalents à ceux qui sont spécifiés au paragraphe (c) doivent être employées.

(e) Il ne doit exister :

(1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;

(2) aucune perforation non cicatrisée (non refermée) de la membrane tympanique. Une seule perforation non suppurante n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du candidat; dans ce cas, la licence sera délivrée ou renouvelée, à condition que l'intéressé satisfasse aux conditions d'audition du paragraphe (c)

(3) aucune obstruction permanente de la trompe d'Eustache ;

(4) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent dans les paragraphes (c) et (d).

## **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2**

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

(f) Le candidat, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs, lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et, par la suite, au moins une fois tous les deux ans, ne doit pas présenter, pour chaque oreille prise séparément,

- à l'examen initial : une perte d'audition supérieure à 20 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 35 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

- lors des examens de prorogation ou de renouvellement : 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.

Toutefois un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte s'il peut entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examinateur, à une distance de 2 m de ce dernier.

(g) Il ne doit exister :

(1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;



(2) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent dans les paragraphes (g) et (h).

**POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3**

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

(h) Le candidat, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs, lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et, par la suite, au moins une fois tous les deux ans, 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.

Toutefois, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte à condition :

(1) de présenter pour chaque oreille prise séparément, une acuité auditive équivalente à celle d'une personne normale avec un bruit de fond qui simule celui d'une ambiance de travail typique dans le contrôle de la circulation aérienne ; et

(2) de pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examinateur, à une distance de 2 m de ce dernier.

(i) À titre d'option, d'autres méthodes fournissant des résultats équivalents à ceux qui sont spécifiés au paragraphe (h) doivent être employées.

(j) Il ne doit exister :

(1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;

(2) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent dans les paragraphes (h) and (i).

**VI.4.6 EXAMEN CARDIOVASCULAIRE****POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1**

(a) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications. Des antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde entraînent l'inaptitude.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

(b) L'examen cardiaque doit comporter un électrocardiogramme lors de l'examen prévu pour la délivrance initiale d'une licence et, un électrocardiogramme doit être requis à chaque examen révisionnel.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications



ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.

Des éléments indicatifs sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(c) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales de l'OMS..

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraîne l'inaptitude, sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.

Des éléments indicatifs détaillés à ce sujet figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(d) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

#### **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2**

(e) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications. Des antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde entraînent l'inaptitude.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extRAFystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

(f) Lors de l'examen prévu pour la délivrance initiale d'une licence, l'examen cardiologique doit comporter un électrocardiogramme ; un électrocardiogramme est requis lors du premier examen révisionnel après 40 ans et par la suite tous les deux ans au moins jusqu'à 49 ans, puis tous les ans après 50 ans, et tous les 6 mois après 60 ans.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.

Des éléments indicatifs sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(g) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraîne l'inaptitude, sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.

Des éléments indicatifs détaillés à ce sujet figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(h) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.

#### **POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3**

(i) Le candidat ne doit présenter aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise,



qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence. Lorsque, selon les conclusions de médecins agréés, un candidat est complètement rétabli d'un infarctus du myocarde, ce candidat peut être considéré apte.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

(j) Lors de l'examen prévu pour la délivrance initiale d'une licence, l'examen cardiologique doit comporter un électrocardiogramme ; un électrocardiogramme est requis lors du premier examen révisionnel après 40 ans et par la suite tous les deux ans au moins jusqu'à 49 ans, puis tous les ans après 50 ans, et tous les 6 mois après 60 ans.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.

Des éléments indicatifs sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(k) La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraînera l'inaptitude, sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence.

Des éléments indicatifs détaillés à ce sujet figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(l) Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.

#### **VI.4.7 CONDITIONS NEUROLOGIQUES**

##### **POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1**

(a) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

(1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;

(2) des syndromes d'épilepsie ;

(3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

(b) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications entraîneront l'inaptitude.

##### **POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 2**

(c) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :



- (1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;
- (2) des syndromes d'épilepsie ;
- (3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.
- (d) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications entraînent l'inaptitude.

**POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 3**

- (e) Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :
  - (1) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications ;
  - (2) des syndromes d'épilepsie ;
  - (3) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.
- (f) Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence, entraîneront l'inaptitude.

**VI.4.8 AUTRES CONDITIONS D'ETAT PHYSIQUE ELIMINATOIRES****POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1**

- (a) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique doit compléter l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.
  - (b) L'examen pulmonaire initial doit comporter une radiographie ; un examen radiographique est effectué en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.
  - (c) Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement de la cage thoracique ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude doit entraîner l'inaptitude.
  - (d) Des cas de l'emphysème pulmonaire ne doivent être considérés comme cas d'inaptitude que s'ils provoquent des manifestations pathologiques.
  - (e) Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués doivent entraîner l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- Des éléments indicatifs sur l'évaluation des affections respiratoires figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.
- Des éléments indicatifs sur les risques de l'usage des médicaments figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.
- (f) Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales ou de leurs annexes doivent entraîner l'inaptitude



- (g) Le candidat ne doit présenter aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.
- (h) Toute séquelle 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 entraîne l'inaptitude.
- (i) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'Administration de l'aviation civile médicale, désignée à cet effet par l'Administration de l'aviation civile et en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont plus de nature à exposer le candidat à une incapacité en vol.
- (j) Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications doivent entraîner l'inaptitude.
- (k) Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance antidiabétique n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.
- (l) Les splénomégalias accentuées ou modérées dépassant de façon persistante le rebord costal doivent entraîner l'inaptitude
- (m) Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang doivent entraîner l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que ces affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.
- (n) Le trait drépanocytaire ne doit pas être considéré comme un motif d'inaptitude, à moins d'une évidence médicale positive contraire.
- (o) Lorsque les cas mentionnés au paragraphe (m) ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne sera considérée que temporairement.
- (p) Tout symptôme d'affection organique des reins doit entraîner l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude n'est que temporaire. Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin-examinateur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux doivent entraîner l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude n'est que temporaire.
- (q) Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, doit entraîner l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie peut ne pas entraîner l'inaptitude.
- (r) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur l'appareil urinaire comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ses organes doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'Administration de l'aviation civile médicale, désignée à cet effet par l'Administration de l'aviation civile et en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne risquent pas de provoquer une incapacité en vol.



(s) Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis est tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examinateur, qu'il subit un traitement approprié.

(t) Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de leur licence et de leurs qualifications doivent être déclarées inaptes.

(u) Les cas des candidates ayant subi des opérations gynécologiques doivent être considérés individuellement.

(v) La grossesse doit être considérée comme une cause d'inaptitude temporaire.

(w) En l'absence de toute anomalie importante, les conclusions de médecins agréés doivent permettre de déclarer l'aptitude de la candidate pendant les mois du milieu de sa grossesse.

(x) Après accouchement ou interruption de grossesse la candidate ne sera autorisée à exercer les priviléges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical et avoir été déclarée apte.

(y) Toute affection ostéoarticulaire et musculotendineuse en évolution ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises doivent entraîner l'inaptitude. Des séquelles fonctionnelles d'affections ostéoarticulaires et musculotendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité des priviléges de la licence et des qualifications du candidat peuvent ne pas entraîner l'inaptitude.

(z) Il ne doit exister :

(1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;

(2) aucune perforation non cicatrisée (non refermée) de la membrane tympanique. Une seule perforation non suppurante n'entraîne pas nécessairement l'inaptitude du candidat; dans ce cas, la licence est délivrée ou renouvelée, à condition que l'intéressé satisfasse aux conditions d'audition des paragraphes vi.4.5 (c ) et (d) ;

(3) aucune obstruction permanente de la trompe d'Eustache ;

(4) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraînent qu'une inaptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent dans les paragraphes vi.4.5 (c ) et (d)

(zz) La perméabilité nasale doit être normale des deux côtés. Il ne doit exister aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. Les troubles de l'élocution et le bégaiement doivent entraîner l'inaptitude.

## POUR UNE ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2

(a) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique doit compléter l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.

(b) L'examen pulmonaire initial doit comporter une radiographie ; un examen radiographique est effectué en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.



(c) Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement de la cage thoracique ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude doivent entraîner l'inaptitude. L'emphysème pulmonaire n'est considéré comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

(d) Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués doivent entraîner l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

Des éléments indicatifs sur l'évaluation des affections respiratoires figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

Des éléments indicatifs sur les risques de l'usage des médicaments figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(e) Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastrointestinales ou de leurs annexes doivent entraîner l'inaptitude.

(g) Le candidat ne doit présenter aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.

(h) Toute séquelle 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, doit entraîner l'inaptitude.

(i) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'Administration de l'aviation civile médicale, désignée à cet effet par l'Administration de l'aviation civile et en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont plus de nature à exposer le candidat à une incapacité en vol.

(j) Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications doivent entraîner l'inaptitude.

(k) Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance antidiabétique peuvent ne pas entraîner l'inaptitude. L'administration de substances antidiabétiques pour le contrôle du diabète sucré doit entraîner l'inaptitude, sauf dans le cas des substances administrées par voie buccale dans des conditions qui permettent une surveillance et un contrôle médicaux appropriés et qui, selon les conclusions de médecins agréés, n'empêchent pas le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(l) Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang doivent entraîner l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que ces affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence et de ses qualifications.

(m) Le trait drépanocytaire ne doit pas être considéré comme un motif d'inaptitude, à moins d'une évidence médicale positive contraire.



(n) Lorsque les cas mentionnés au paragraphe (mm) ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne doit être que temporaire.

(o) Tout symptôme d'affection organique des reins doit entraîner l'inaptitude ; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude n'est que temporaire. Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin-examinateur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux doivent entraîner l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

(p) Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, doit entraîner l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie peut ne pas entraîner l'inaptitude.

(q) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur l'appareil urinaire comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ses organes doit être déclaré inapte jusqu'à ce que l'Administration de l'aviation civile médicale, désignée à cet effet par l'Administration de l'aviation civile et en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne risquent pas de provoquer une incapacité en vol.

(r) Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis doit être tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examinateur, qu'il a subi un traitement approprié.

(s) Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de leur licence et de leurs qualifications doivent être déclarées inaptes.

(t) Les cas des candidates ayant subi des opérations gynécologiques doivent être considérées individuellement.

(u) La grossesse doit être considérée comme une cause d'inaptitude temporaire.

(v) En l'absence de toute anomalie importante, les conclusions de médecins agréés doivent permettre de déclarer l'aptitude de la candidate pendant les mois du milieu de sa grossesse.

(w) Après accouchement ou interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les priviléges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical et avoir été déclarée apte.

(x) Toute affection ostéoarticulaire et musculotendineuse en évolution ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises doivent entraîner l'inaptitude. Certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculotendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité des priviléges de la licence et des qualifications du candidat peuvent ne pas entraîner l'inaptitude.

(y) Il ne doit exister :

1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;



2) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent dans le paragraphe VI.4.5 (f).

(z) Il ne doit exister aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

### **POUR UNE ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 3**

(a) Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique doit compléter l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.

(b) L'examen pulmonaire initial doit comporter une radiographie ; un examen radiographique est effectué en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.

(c) L'emphysème pulmonaire ne doit être considéré comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

(d) Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués doivent entraîner l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

Des éléments indicatifs sur l'évaluation des affections respiratoires figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

Des éléments indicatifs sur les risques de l'usage des médicaments figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile.

(e) Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastrointestinales ou de leurs annexes doivent entraîner l'inaptitude.

(f) Le candidat ne doit présenter aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.

(g) Toute séquelle 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, doit entraîner l'inaptitude.

(h) Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence, doivent entraîner l'inaptitude.

(i) Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance antidiabétique peuvent ne pas entraîner l'inaptitude. L'administration de substances antidiabétiques pour le contrôle du diabète sucré doit entraîner l'inaptitude, sauf dans le cas des substances administrées par voie buccale dans des conditions qui permettent une surveillance et un contrôle médicaux appropriés et qui, selon les conclusions de médecins agréés, n'empêchent pas le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence.

(j) Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang doivent entraîner l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que ces affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les priviléges de sa licence.



(k) Lorsque les cas mentionnés au paragraphe (kkk) ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne doit être que temporaire.

(l) Tout symptôme d'affection organique des reins doit entraîner l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire. Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin-examinateur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux doivent entraîner l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

(m) Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, doit entraîner l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie peut ne pas entraîner l'inaptitude.

(n) Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis doit être tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examinateur, qu'il a subi un traitement approprié.

(o) Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les priviléges de leur licence doivent être déclarées inaptes.

(p) Toute affection ostéo-articulaire et musculotendineuse en évolution ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises doivent entraîner l'inaptitude. Des séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité des priviléges de la licence du candidat peuvent ne pas entraîner l'inaptitude.

(q) Il ne doit exister :

(1) aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;

(2) aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraînent qu'une inaptitude temporaire. Les détails des conditions d'audition figurent dans les paragraphes VI.4.5 (h) et (i).

(r) Il ne doit exister aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. Les troubles de l'élocution et le bégaiement doivent entraîner l'inaptitude.

## VI.5 MÉDECINS ÉVALUATEURS

1- Dans l'exercice de ses compétences en matière de médecine aéronautique, l'Agence nationale de l'aviation civile peut être assistée par des médecins habilités par elle à cet effet. Ces médecins sont qualifiés de « médecins évaluateurs, rattachés à l'ANAC».

## 2- LES MÉDECINS ÉVALUATEURS HABILITÉS SONT CHARGÉS :

a- d'assister l'ANAC dans la mise en œuvre de la réglementation nationale en matière de médecine aéronautique et des dispositions des chapitres 2 et 6 de l'annexe 1 à la Convention de Chicago ;

b- de l'étude des dossiers des demandes d'agréments des médecins examinateurs ou organismes de médecine aéronautique ;



c- du contrôle et la supervision des médecins examinateurs ou organismes de médecine aéronautique agréés par l'ANAC;

d- de proposer la suspension ou le retrait des agréments délivrés par l'ANAC aux médecins examinateurs ou organismes de médecine aéronautique ;

e- de la tenue à jour, dans son bureau sis à l'ANAC, des dossiers médicaux du personnel aéronautique civil pour lesquels une attestation médicale d'aptitude physique et mentale est exigée.

f- d'évaluer les rapports médicaux produits par les médecins examinateurs ou organismes de médecine aéronautique agréés ;

g- de décider de la délivrance du certificat médical (attestation) au titulaire de la licence ne remplissant pas les conditions médicales de la présente annexe.

h- De contrôler et d'évaluer périodiquement les compétences des médecins-examinateurs.

i- De déterminer dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents sont présentés à des responsables compétents du service de délivrance des licences lorsque des considérations opérationnelles le justifient.

3- Les rapports médicaux produits par les médecins examinateurs ou organismes de médecine aéronautique agréés sont communiqués directement au médecin évaluateur. Si aucune objection du médecin évaluateur n'est signalée, dans les trente jours qui suivent la date de réception du rapport, cela signifie qu'il accepte l'attestation médicale délivré au titulaire de la licence.

4- Lorsqu'un médecin-examinateur procède à l'examen médical d'un candidat, le résultat est que le candidat est déclaré apte ou inapte. S'il est inapte, l'attestation médicale est refusée. S'il est apte, une attestation médicale est délivrée et un rapport médical est établi et envoyé à l'ANAC pour évaluation par l'évaluateur médical et aux fins d'enregistrement et d'audit. Il est à noter qu'il n'est pas nécessaire que chacun des rapports soumis soit évalué ou audité.

## **VI.6 AGRÉMENT DES CENTRES D'EXPERTISE EN MÉDECINE AÉRONAUTIQUE**

1- Pour pouvoir être agréés, les centres d'expertise en médecine aéronautique doivent :

a) donner toute garantie d'impartialité et d'indépendance ;

b) répondre aux exigences fixées dans la présente l'annexe , en matière de ressources humaines et matérielles, compte tenu des examens qu'ils doivent faire passer aux candidats et pour lesquels ils demandent l'agrément ainsi que de leur obligation d'assurer le suivi médical des candidats dont ils détiennent les dossiers;

c) justifier les accords et conventions passées avec tout laboratoire, médecin, centre ou organisme médical habilité à faire passer des examens médicaux, lorsque lesdits examens ne sont pas assurés par le centre demandeur lui même;

d) disposer des moyens nécessaires à la tenue des dossiers médicaux des candidats et à l'archivage des données médicales ;

e) établir un manuel d'organisation et de procédures conforme aux exigences.

f) S'engager par écrit auprès de l'ANAC à faire passer les examens médicaux et à délivrer les certificats d'aptitude physique et mentale correspondants dans le respect des



conditions fixées par la présente annexe.

2- La demande d'agrément, accompagnée d'un dossier comprenant les pièces et documents permettant l'identification du demandeur et la vérification qu'il répond aux conditions fixées au paragraphe ci-dessus, est déposée, à l'ANAC. Cette demande mentionne le ou les examens médicaux pour lesquels l'agrément est demandé.

3- Les demandes d'agrément sont examinées dans un délai n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de leur réception. Au cours de cette période, il peut être demandé toute information complémentaire nécessaire à l'examen du dossier.

4- L'agrément est délivré, après avis consultatifs du comité d'experts prévu au chapitre ci-dessous, lorsque le demandeur satisfait aux exigences prévues au paragraphe ci-dessus.

5- En cas de refus de délivrer l'agrément sollicité, une notification de la décision est adressée au demandeur avec indication des motifs du refus.

6- Tout agrément d'un centre d'expertise en médecine aéronautique, identifie son bénéficiaire, les classes de certificats que celui-ci est habilité à délivrer ainsi que les types d'examens médicaux qu'il est autorisé à effectuer.

7- Les agréments sont délivrés pour une durée de trois (03) ans renouvelables dans les mêmes conditions que celles prévues pour leur délivrance. En outre, pour ce renouvellement d'agrément, le centre doit justifier:

a- avoir pratiqué au moins cent (100) examens médicaux d'aptitude physique et mentale exigé du personnel aéronautique durant la période de validité de son agrément, dont au moins cinquante (50) durant les 12 mois précédent la demande de renouvellement.

b- Lorsqu'une ou plusieurs des conditions prévues au paragraphe ci-dessus pour la délivrance d'un agrément à un centre d'expertise en médecine aéronautique cessent d'être remplies, cet agrément est suspendu pour une période déterminée qui ne peut excéder six (6) mois, destinée à permettre au bénéficiaire dudit agrément de se conformer de nouveau aux conditions requises.

Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, l'agrément est retiré.

c- Dans le cas où les conditions requises sont à nouveau remplies, il est mis fin à la mesure de suspension de l'agrément. En outre, l'agrément d'un centre d'expertise en médecine aéronautique agréé est retiré lorsque après enquête menée par l'ANAC, il est prouvé que ledit centre a failli à ses obligations notamment en ne se conformant pas aux conditions de passation des examens médicaux et de la délivrance des attestations d'aptitude physique et mentale.

d- Les dossiers médicaux gérés par tout centre auquel l'agrément a été retiré sont attribués à un ou plusieurs autres centres agréés mentionnés dans la décision de retrait de l'agrément.

e- Tout projet de cession d'un fonds de commerce servant pour les activités du Centre d'expertise en médecine aéronautique doit être déclaré à l'ANAC six (6) mois au moins avant la date prévue pour ladite cession. Toutefois, l'activité du centre est maintenue.

f- En cas de cession avec continuation de la même activité, celle-ci ne peut se faire qu'au profit d'un cessionnaire remplissant les conditions prévues ci-dessus. Dans ce cas,



le cédant et le cessionnaire doivent, préalablement à la conclusion de l'acte de cession faire une déclaration écrite conjointe à l'ANAC accompagnée de la demande d'agrément du futur cessionnaire établie conformément aux dispositions du présent chapitre. Au vue de l'acte de cession, un nouvel agrément est délivré dans les conditions prévues au présent chapitre, pour une nouvelle période d'une durée de trois(3) ans à compter de la date de délivrance de cet agrément.

g- Dans le cas où la cession ne s'accompagne pas d'une continuation de l'activité, la déclaration prévue à l'alinéa premier du présent article est effectué par le cédant assortie d'une proposition concernant les archives du centre et l'attribution à un ou plusieurs autres centres agréés des dossiers médicaux dont il assure la gestion. Au vue de cette proposition, l'ANAC décide de la conservation des archives et de l'attribution à un ou plusieurs centres d'expertise en aéronautique civile des dossiers médicaux gérés par ledit centre.

8- La liste à jour des centres d'expertise en médecine aéronautique civile agréés, avec les mentions d'identification des centres ainsi que des classes de certificats qu'ils délivrent et des examens qu'ils pratiquent est affichée dans les locaux de l'ANAC et dans les lieux de

travail du personnel aéronautique concerné.

#### **VI.7 OBLIGATIONS DES CENTRES D'EXPERTISE EN MÉDECINE AÉRONAUTIQUE**

1- Tout centre d'expertise en médecine aéronautique doit désigner parmi les médecins, permanents qu'il emploie, autre que le médecin-chef, celui qui est chargé d'assurer un système interne de contrôle de qualité permettant de vérifier, dans le respect du secret médical, que l'organisation et les procédures suivies par le centre satisfont aux dispositions de la présente annexe. Ce système doit notamment prévoir l'analyse des données traitées de façon à mettre en évidence toute anomalie de fonctionnement et assurer la supervision de ses sous- traitants. Cette analyse fait l'objet d'un document approprié qui est communiqué, sur demande, à l'ANAC.

a- Les centres d'expertise en médecine aéronautique tiennent à la disposition de l'ANAC tout document permettant de contrôler leur fonctionnement, la régularité de leurs actions, l'efficacité de leurs travaux et la supervision de leurs sous-traitants. A cet effet, le chef du centre autorise l'accès de ses locaux et matériels, au personnel désigné à cet effet par l'ANAC en vue de procéder aux inspections et vérification nécessaires et facilite leur accès aux dossiers médicaux gérés par le centre ;

b- Le médecin-examinateur est tenu de fournir au service de délivrance des licences des renseignements suffisants pour lui permettre d'effectuer des audits des attestations médicales.

c- Les dossiers médicaux et de visite sont conservés dans le centre d'expertise en médecine aéronautique, pour le compte de l'ANAC, selon les dispositions réglementaires applicables à la conservation des archives médicales et la transmission des dossiers doit s'effectuer dans le respect des règles relatives au secret médical. Le chef du centre adresse dans les quinze jours à l'ANAC un rapport de la visite médicale effectuée, avec mention, pour chaque candidat examiné, de la décision prise à l'issue de l'examen médical qu'il a subi. Ce rapport sera examiné et validé par le médecin évaluateur auprès de l'ANAC.