MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**Partie 2 ─ Délivrance des licences au personnel**

**VERSION 2.9**

**Novembre 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

Le tableau des amendements débute avec la version 2.5 en tant que référence. La partie d’origine, publiée en 1998, est demeurée constante de la version 1.0 à la version 2.3. Les versions 2.4 et 2.5 ont remplacé la totalité de la partie d’origine.

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 05/2011 | Mot « aviation » ajouté dans la première phrase. Numéro d'amendement de l'Annexe 1 de l'OACI ajouté dans l'avant-dernière phrase. |
| Introduction | 11/2014 | Mise à jour de l’amendement de l’Annexe 1 de l’OACI |
| Introduction | 11/2014 | Note ajoutée pour refléter des changements — retrait des normes de test des compétences des NMO. Les normes de test des compétences figurent désormais dans le Cours GSI PEL 18710 de l’OACI.  |
| 2.1.1.2 (1) | 05/2010 | Définition ajoutée : Conclusion de médecins agréés. |
| 2.1.1.2 (2) | 05/2010 | Définition ajoutée : Avion |
| 2.1.1.2 (3) | 05/2010 | Définition ajoutée : Aéronefs |
| 2.1.1.2 (4) | 05/2010 | Définition ajoutée : Avionique de bord |
| 2.1.1.2 (20) | 05/2010 | Erreur. Définition modifiée : « Erreur » enlevé « équipage de conduite » du texte, inséré « personne opérationnelle » |
| 2.1.1.2 (20) | 05/2010 | Erreur. Note explicative ajoutée |
| 2.1.1.2 (21) | 05/2010 | Gestion des erreurs. Nouvelle note explicative « gestion des erreurs » ajoutée |
| 2.1.1.2 (22) | 05/2010 | Définition ajoutée : Examinateur. |
| 2.1.1.2 (29) | 05/2010 | Service de délivrance des licences. Note explicative ajoutée |
| 2.1.1.2 (30) | 05/2010 | Évaluation médicale. Définition ajoutée : Évaluation médicale |
| 2.1.1.2 (31) | 05/2010 | Évaluateur médical. Définition ajoutée : Évaluateur médical et note explicative |
| 2.1.1.2 (32) | 05/2011 | Médecin examinateur. Définition ajoutée |
| 2.1.1.2 (33) | 05/2010 | Certificat médical. Définition modifiée : Certificat médical ─ équivalent à une évaluation médicale |
| 2.1.1.2 (39) | 11/2011 | Texte |
| 2.1.1.2 (42) | 05/2011 | Qualification. Définition ajoutée |
| 2.1.1.2 (47) | 05/2010 | Définition ajoutée : Système de gestion de la sécurité |
| 2.1.1.2 (48) | 05/2011 | Significatif. Définition ajoutée |
| 2.1.1.2 (49) | 05/2010 | Définition ajoutée : Programme de sécurité de l’État |
| 2.1.1.2 (51) | 05/2010 | Nouvelle note explicative ajoutée « menace » |
| 2.1.1.2 (52) | 05/2010 | Nouvelle note explicative ajoutée « gestion des menaces » |
| 2.1.1.2 (53) | 11/2011 | Définition supprimée : État indésirable de l'aéronef |
| 2.1.1.2 | 11/2013 | Définitions déplacée de la Partie 1 du MCAR |
| 2.1.1.3 | 11/2011 | Abréviation ajoutée : MPL |
| 2.1.1.3 | 11/2013 | Abréviation ajoutée : pilote à distance ; aéronef télépiloté |
| 2.2.1.2 | 11/2011 | Remaniement du texte |
| 2.2.1.7 | 11/2013 | Révisé en déplaçant le texte de la NMO 2.2.1.7 dans 2.2.1.7 et en révisant et renumérotant |
| 2.2.3.1 | 05/2010 | Référence modifiée |
| 2.2.3.1 (b) (1) | 11/2013 | Mise à jour des domaines des connaissances de (ii) à (iv) |
| 2.2.4.1 (c) | 05/2011 | MPL ajouté au texte et au tableau |
| 2.2.4.2 (a) | 05/2011 | Remaniement du texte |
| 2.2.4.2(a)(1)(iv) | 05/2011 | Sujets des connaissances changés |
| 2.2.4.2 (b) | 05/2011 | MPL ajouté et nouveaux impératifs de conversion pour PPL/IR ajoutés |
| 2.2.4.2(b)(ii) | 11/2012 | Remaniement du texte |
| 2.2.4.3  | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.4.4 (c) | 05/2011 | Texte ─ « validé » changé en « converti » |
| 2.2.4.4 (d) | 05/2011 | Texte ─ « validation » changé en « licence » |
| 2.2.4.4 | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.4.5 (c) | 05/2011 | (c) ajouté |
| 2.2.4.6 | 05/2011 | Remaniement du texte |
| 2.2.4.6 (d) | 05/2011 | Domaines des connaissances changés |
| 2.2.4.7 | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.4.8(a)(3)(iv) | 05/2011 | « Performance humaine » supprimé en tant que domaine de connaissance |
| 2.2.4.8 (a) (5) (iv) | 05/2011 | Texte ─ supprimé |
| 2.2.4.8 | 11/2013 | (3) et (4) texte revu |
| 2.2.4.9 (a) | 05/2011 | Texte |
| 2.2.4.9 (d) | 05/2011 | Texte ─ référence NMO corrigée |
| 2.2.4.9  | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.4.9 | 11/2013 | (a)(6) et (d) texte revu |
| 2.2.4.10 (d) | 05/2011 | Remaniement du texte |
| 2.2.4.10 (d) | 09/2010 | Domaines de connaissance corrigés pour AMT |
| 2.2.4.10 | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.5.2 | 05/2011 | Texte et note ajoutés et références figurant dans les notes mises à jour |
| 2.2.5.2 (a) | 05/2011 | Texte modifié |
| 2.2.5.3 | 05/2011 | Note mise à jour pour refléter le changement de titre du document de référence de l'OACI ; « entraîneur synthétique de vol » supprimé du titre |
| 2.2.5.3(b) et (d) | 09/2011 | « Entraîneur synthétique de vol » remplacé par « simulateur d'entraînement au vol » |
| 2.2.5.5 (e)(2) | 05/2011 | Texte ─ temps du verbe changé |
| 2.2.5.5 (f) (g) | 05/2010 | Texte de nouvelle section ajouté et référence modifiée |
| 2.2.5.5 | 05/2011 | Texte ─ Note supprimée |
| 2.2.5.5 | 11/2013 | (f) Certaines révisions et texte de (4) et (5) révisé ; numérotation de (h) corrigée |
| 2.2.5.6 | 05/2011 | Référence modifiée |
| 2.2.9 | 05/2010 | Texte ─ référence de la Note 2 changée |
| 2.3.1.5 | 05/2011 | Première note supprimée |
| 2.3.1.6 | 05/2011 | Référence modifiée |
| 2.3.1.6 | 11/2013 | Titre révisé ; impératifs de compétence professionnelle ajoutés et paragraphe entièrement remanié |
| 2.3.3.1 (d) (2) | 05/2011 | Texte ajouté |
| 2.3.4.1 (d) (2) | 05/2011 | Référence corrigée |
| 2.3.4.1 (h) | 05/2011 | Texte ajouté pour rénovation et nouvelle publication et référence changée |
| 2.3.4.1 | 11/2013 | (i) et (j) révisés |
| 2.3.4.2 (a) (1) | 05/2011 | Texte mis à jour pour indiquer le simulateur d'entraînement au vol |
| 2.3.4.4 (a) (1) | 05/2011 | Texte mis à jour pour refléter l'amendement de l'OACI et la note supprimée |
| 2.3.4.2 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.2(b)(1) et (b)(2)(xii) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.4.2 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.3 ajouté |
| 2.3.4.3 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.3(b)(1) et (d) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.4.3 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.5 ajouté |
| 2.3.4.4 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.4 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.7 ajouté |
| 2.3.4.4 (c) | 11/2015 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.4.5 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.5 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.9 ajouté |
| 2.3.4.5 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.4.6 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.6 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.11 ajouté |
| 2.3.4.6(d) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.4.7 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.4.7 (d) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.4.9 ajouté |
| 2.3.4.7(d) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.1 (h) | 05/2011 | Texte ajouté pour rénovation et nouvelle publication et référence changée |
| 2.3.5.1 | 11/2013 | (i) et (j) révisés |
| 2.3.5.1(c)(8), (d)(2) et (f)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.2 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.2 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.3 ajoutéNouvelle numérotation des sections suivantes de 2.3 |
| 2.3.5.2 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.3 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.3(b)(1), (b)(2)(xiii) et (c)  | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.3 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.5 ajouté |
| 2.3.5.4 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.4 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.7 ajouté |
| 2.3.5.4 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.5 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.5 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.9 ajouté |
| 2.3.5.5 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.6 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.6 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.11 ajouté |
| 2.3.5.6 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.5.7 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.5.7 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.5.13 ajouté |
| 2.3.5.7 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.6.1 | 11/2011 | Remaniement du texte |
| 2.3.6.1(g)(3) | 11/2012 | Texte erroné supprimé |
| 2.3.6.1 | 11/2013 | (h), (i) et (j) révisés |
| 2.3.6.1(f) et (j) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.6.2 (a) (1) | 11/2012 | Remaniement du texte |
| 2.3.6.2 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.7.1 (c)(3) | 11/2011 | Texte ajouté |
| 2.3.7.1 (c)(4) | 05/2010 | Texte reformaté/corrigeant la numérotation de Performance humaine |
| 2.3.7.1 (f)(2)(v) | 11/2011 | Référence changée |
| 2.3.7.1 (f)(3) | 05/2011 | Texte ─ référence NMO changée |
| 2.3.7.1 (f)(3) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.7.1 (h) | 05/2011 | Texte ajouté pour rénovation et nouvelle publication et référence changée |
| 2.3.7.1 | 11/2013 | (i) et (j) révisés |
| 2.3.7.2 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.7.2(a)(1)(i) | 11/2014 | Pour le temps total en avion, passage de 250 à 500 heures |
| 2.3.7.2 (a) (2) | 11/2014 | Point 3 supprimé, le point 4 devient le point 3 |
| 2.3.7.2 (b) | 11/2011 | Note changée |
| 2.3.7.2 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.6.3 (avant la nouvelle numérotation) ajouté |
| 2.3.7.2 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.7.3 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.7.3 (a) (2) | 11/2011 | Texte ─ référence NMO changée |
| 2.3.7.2 (a) (3) | 11/2014 | Point 3 supprimé, le point 4 devient le point 3 |
| 2.3.7.3 (b) | 11/2011 | Note changée |
| 2.3.7.3 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.6.7 ajouté |
| 2.3.7.3 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.7.4 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.7.4 (b) | 11/2011 | Note changée |
| 2.3.7.4 (c) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.6.7 ajouté |
| 2.3.7.4 (c) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.8.1 (c)(6) | 05/2011 | Texte ajouté |
| 2.3.8.1 (c)(7) | 11/2011 | Remaniement du texte |
| 2.3.8.1 | 11/2011 | Texte ─ références NMO de (h) et (I) changées |
| 2.3.8.1(h)(1)(2) et (i)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.8.2 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.8.2 (c) | 11/2011 | Texte ─ référence NMO changée |
| 2.3.8.2(c)(2) et (3) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.8.2 (d) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.7.3 ajouté |
| 2.3.9.1 (a)(2)(iii) | 05/2011 | Texte changé de « vol synthétique » en « simulation de vol » |
| 2.3.9.1 | 11/2013 | Texte de (a)(2) et (3) révisé |
| 2.3.9.2 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.9.2 (c)(1)(i) | 05/2011 | « Pilote de ligne » ajouté |
| 2.3.9.2 (k) | 11/2011 | Texte ─ référence NMO changée |
| 2.3.9.2 (m)(6)(C) | 11/2011 | Référence modifiée |
| 2.3.9.2 (n) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.8.3 ajouté |
| 2.3.9.3 | 05/2011 | Expérience et validité de l'autorisation changé de 2 ans en 1 an dans (a) et (a)(3) ; (a)(4) ajouté pour aborder la rénovation ; (a)(5) ajouté pour la nouvelle publication |
| 2.3.9.3 (a)  | 05/2011 | « Entraîneur synthétique de vol » remplacé par « simulateur d'entraînement au vol » |
| 2.3.9.4 (d) | 05/2011 | Période de validité d'une licence d'instructeur au sol ajoutée |
| 2.3.9.4 | 11/2013 | Texte du titre révisé ; (c) (5) à (7) révisés |
| 2.3.10. | 11/2011 | Référence modifiée |
| 2.3.10.1 | 11/2011 | Titre changé |
| 2.3.10.1(e) et (i)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.3.10.1 (i)(2) | 11/2011 | Référence modifiée |
| 2.3.10.1 (k) | 11/2011 | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.3.9.2 ajouté |
| 2.3.10.2 | 11/2011 | Références changées dans les sections (a) à (f) |
| 2.3.10.3 | 11/2011 | Références changées dans les sections (b) et (c) |
| 2.3.10.3 (b)(3) | 11/2011 | Remaniement du texte ; articles erronés supprimés et nouvelle numérotation des articles suivants |
| 2.3.10.4 | 11/2011 | Références changées dans les sections (a) à (d) |
| 2.3.10.5 | 11/2011 | Références changées dans les sections (a) à (c) |
| 2.3.10.5 | 11/2011 | Changements de format |
| 2.3.10.6 | 11/2011 | Référence modifiée |
| 2.3.11. | 11/2013 | Nouveau pour introduire la licence de pilote à distance |
| 2.4.4.1 | 11/2013 | (j) révisé pour ajouter la référence au test des compétences |
| 2.4.4.1(F)(3) ; (i) et (j) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.4.4.4 | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.4.5.1 | 11/2011 | Corrige la référence NMO |
| 2.4.5.1(h)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.4.5.1 | 11/2013 | (k) révisé pour ajouter la référence au test des compétences |
| 2.4.5.2 | 05/2011 | Expérience et validité de l’autorisation changées de 2 ans en 1 an dans (a) et (a)(3) ; (a)(4) ajouté pour aborder la rénovation ; (a)(5) ajouté pour aborder la nouvelle délivrance ; « entraîneur synthétique de vol » changé en « simulateur d’entraînement au vol » dans tout le paragraphe |
| 2.4.6.1 | 11/2011 | Référence modifiée |
| 2.4.6.1(e) et (i)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.4.6.2 (a) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.5.4.1(f), (j) et (k) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2 5.4.2(a) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.5.5.1(i) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.5.6.1(e) et (i)(2) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.5.6.2 (a) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.6.1.1 | 11/2013 | Texte ajouté à (a)(4) et (5) |
| 2.6.2.4 (a)(5)(i) | 05/2011 | Texte ajouté pour refléter l'impératif portant sur les connaissances supplémentaires |
| 2.6.2.4 Note | 05/2011 | Note mise à jour pour refléter ce que dit l'OACI |
| 2.6.2.7 (a) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.6.2.9 | 11/2013 | (c) révisé pour ajouter la référence au test des compétences |
| 2.6.2.9 | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.6.3.4 | 11/2013 | Juin corrigé en mars |
| 2.6.4.1 | 11/2013 | (b) Texte ajouté |
| 2.6.4.3 | 11/2013 | (d) révisé pour inclure le détenteur d’AOC |
| 2.6.4.4 (c) | 05/2011 | Texte ─ pour refléter le titulaire d'un AOC |
| 2.6.4.6 | 11/2013 | Paragraphe entièrement révisé |
| 2.6.5.1 | 11/2013 | Texte de (c) ; (f)(3) pour corriger la référence à l’AMT ; (g) révisé pour inclure la référence au test des compétences |
| 2.6.5.1 (g) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.6.6 | 11/2013 | Abréviation ajoutée au titre |
| 2.6.6.1 | 11/2013 | Révision du texte de (c)(2) ; (c)(5) mis à jour ; texte de (c)(8) |
| 2.6.6.4 | 11/2013 | Texte dans tout le paragraphe |
| 2.6.6.5 | 11/2013 | Remaniement du texte |
| 2.6.6.6 | 11/2013 | Texte pour l’utilisation de l’abréviation |
| 2.6.6.7 | 11/2013 | Texte pour l’utilisation de l’abréviation dans la totalité |
| 2.6.6.7 | 05/2010 | Référence modifiée |
| 2.7.3.1  | 05/2010 | Nouveau texte ajouté pour élève-contrôleur de la circulation aérienne |
| 2.7.3.2 |  | Texte figurant précédemment à l'alinéa 2.7.3.1 pour « Licence de contrôleur de la circulation aérienne » déplacé et sections suivantes renumérotées  |
| 2.7.3.2 (c)(4) | 05/2010 | Texte changé pour inclure les principes de la gestion des menaces et des erreurs |
| 2.7.3.2 | 11/2013 | (f) période de validité de la licence ajoutée |
| 2.7.3.2 (f) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.7.3.3 (a) | 05/2010 | Qualification de contrôle radar supprimé ─ remplacé par qualifications de surveillance du contrôle régional |
| 2.7.3.3 (a) | 05/2010 | Nouvelle note ajoutée |
| 2.7.3.3 (b) (2) | 05/2010 | Texte modifié en : Qualifications aux procédures de contrôle d'approche et de contrôle de région |
| 2.7.3.3 (b) (3) | 05/2010 | Changé et texte ajouté |
| 2.7.3.3 (d) (2) (ii) | 05/2010 | Texte modifié |
| 2.7.3.3 (d) (3) | 05/2010 | Texte modifié |
| 2.7.3.3 (e) et Note | 05/2011 | Mis à jour pour inclure le nouvel impératif en matière de connaissance et note mise à jour pour refléter le matériel de référence de l'OACI |
| 2.7.3.3(f)(ii) | 05/2010 | Texte modifié en : qualification aux procédures de contrôle d’approche |
| 2.7.3.3(f)(ii) | 05/2010 | Texte modifié en : qualification aux procédures de surveillance de contrôle d’approche |
| 2.7.3.3 | 11/2011 | Référence changée |
| 2.8.2 | 11/2013 | (c) ajouté pour aborder la compétence linguistique |
| 2.8.3.1 (b)(3) | 11/2011 | Texte ajouté |
| 2.8.3.1 (b)(4)(i) et Note | 05/2011 | Mis à jour pour inclure le nouvel impératif en matière de connaissance et note mise à jour pour refléter le matériel de référence de l'OACI |
| 2.8.3.1 (b)(8) | 11/2011 | Texte ajouté pour la théorie du vol et section communications radio renumérotée en (b)(9) |
| 2.8.3.1 (e)(4) et Note | 05/2011 | Mis à jour pour inclure le nouvel impératif en matière de connaissance et note mise à jour pour refléter le matériel de référence de l'OACI |
| 2.8.3.1 | 11/2013 | (i) ajouté pour aborder le test des compétences |
| 2.8.3.1(e) et (i) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.8.3.2 références | 05/2011 | Références OACI mises à jour |
| 2.8.3.2 | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.8.5.4 | 11/2013 | (i) impératifs d’entraînement et de mise à jour ajoutés |
| 2.8.5.5 | 11/2013 | (b) des versions précédentes supprimé |
| 2.8.5.6 | 11/2013 | (a) période de validité de la licence ajoutée |
| 2.10.1.4(d) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.10.1.5 (a) (3) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.10.1.6 (b) | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.10.1.13 | 11/2014 | Retrait de la référence aux impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par une norme de test des compétences de la RAA |
| 2.10.3.7 | 05/2010 | Référence modifiée |
| 2.10.1.13 | 11/2013 | (c) texte ajouté pour faire référence au test des compétences |
| 2.10.2.5 | 11/2013 | (b) des versions précédentes supprimé |
| 2.10.3.6 | 11/2013 | (a) période de validité de la licence ajoutée |
| 2.10.3.7 | 11/2013 | (a)(3) expression de la période de validité ajoutée |
| 2.11.1. | 05/2011 | Notes de l'Annexe 1 de l'OACI ajoutées : 1.2.4R |
| 2.11.1. | 11/2013 | Supprimé car il s’agissait d’une directive de l’OACI destinée à la CAA qui n’apparaîtrait pas dans la réglementation |
| 2.11.1.1 | 11/2013 | Notes ajoutées |
| 2.11.1.3 | 09/2011 | Nouveau : Note ajoutée après (c) et (d) et ajout de (i) et (j)  |
| 2.11.1.3 (a) | 05/2011 | « devra » changé en « peut » |
| 2.11.1.3 (b) | 05/2011 | Nouveau texte ajouté pour refléter la formation initiale et récurrente des AME |
| 2.11.1.4 | 05/2010 | Nouveau (b) ajouté et autres articles renumérotés ; référence ajoutée au (d) renuméroté pour refléter la référence faite à l'identification par le gouvernement ; (f) renuméroté changé pour indiquer le formulaire de demande médicale prescrit par la Régie |
| 2.11.1.7 Note | 05/2010 | Nouveau texte ajouté à la note pour refléter une autre directive de l'OACI |
| 2.11.1.8 (d) (2)  | 05/2010 | Texte ─ « autorisé » supprimé |
| 2.11.1.8 (d) (3) | 05/2011 | Texte ajouté pour permettre la délégation à un AME |
| 2.11.1.8 | 11/2013 | Nouvel impératif ajouté à (a) ; (c)(2)(iii) ajouté  |
| 2.11.2.2 | 05/2010 | Nouveau texte (b), notes et références ajoutés |
| 2.11.2.6 (a) | 05/2010 | Nouveau texte (1) et (4) et note ajoutés |
| 2.11.2.6 (b)(22)2.11.2.6 (b) (21)2.11.2.6 (b) (20) | 11/2012 | « structure » corrigé en « constriction »  |
| NMO 2.2.1.7 | 11/2013 | NMO supprimé et texte déplacé à l’alinéa 2.2.1.7 |
| 2.2.3.1 (b) (1) | 11/2014 | Changement des points relatifs aux tests des connaissances |
| NMO 2.2.4.3.(c) | 05/2011 | Texte ajouté  |
| NMO 2.2.4.4 (c)(1) | 05/2011 | Texte ajouté  |
| NMO 2.2.4.9.(c) | 05/2011 | Texte ajouté |
| NMO 2.2.4.10 (c)(1) | 05/2011 | Texte ajouté |
| NMO 2.2.8 (IX) | 05/2011 | Changement pour corriger la numérotation |
| NMO 2.2.8 | 11/2013 | Numérotation de la licence dans (a) changée en chiffres romains pour correspondre à l’Annexe de l’OACI ; révision de la numérotation pour renuméroter la date de naissance comme dans (IVa)  |
| NMO 2.3.1.7(b)(3) et (c)(5)(i) | 09/2011 | « Entraîneur synthétique de vol » remplacé par « simulateur d'entraînement au vol » |
| NMO 2.3.5 | 11/2011 | Numérotation de la NMO mise à jour pour correspondre aux changements dans le MCAR |
| NMO 2.3.6 | 11/2011 | Numérotation de la NMO mise à jour pour correspondre aux changements dans le MCAR |
| NMO 2.3.7 | 11/2011 | Numérotation de la NMO mise à jour pour correspondre aux changements dans le MCAR |
| NMO 2.3.4 à NMO 2.10.1.6 | 11/2014 | Supprimé. Retrait des impératifs relatifs aux tests des compétences des NMO, remplacement par la norme individuelle de test des compétences de la RAA (documents séparés relatifs au test des compétences à publier par la RAA) |
| NMO 2.11.1.8 | 11/2013 | Formulaire d’examen médical initial supprimé ; ajouté aux impératifs portant sur le certificat médical |

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Introduction

La partie 2 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) porte sur la délivrance des licences au personnel de l’aviation. L'Article 32 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l’Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) requiert que [ÉTAT] délivre des licences et certificats de compétence, ou valide lesdits licences ou certificats délivrés par un autre État contractant au pilote de chaque aéronef et aux autres membres de l'équipage de conduite de chaque aéronef employé à la navigation internationale. Cette obligation est basée sur l'objectif qui consiste à promouvoir et à effectuer des opérations aériennes en sécurité et régulières par l'élaboration et la mise en œuvre de processus de certification et de délivrance de licences acceptables au plan international. Si les mêmes processus sont étendus aux opérations au niveau national, [ÉTAT] peut assurer la sécurité générale de l'exploitation des aéronefs en unifiant les impératifs relatifs aux licences. L'Annexe 1 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Licences du personnel*, donne les grandes spécifications internationales pour la délivrance des licences au personnel, convenues par les États contractants.

La plupart des normes de l'Annexe 1 de l'OACI ne fournissent pas suffisamment de détails pour répondre aux besoins de la gestion quotidienne des activités de délivrance de licences au personnel d'un État. La présente partie du MCAR présente des impératifs détaillés pour les grandes règles portant sur la délivrance de licences et pour la certification des licences des pilotes, instructeurs de vol (FI), mécaniciens navigants (FE), navigateurs de bord (FN), agents techniques d'exploitation (FOO), mécaniciens, contrôleurs de la circulation aérienne et opérateurs de stations aéronautiques, et l'évaluation médicale des équipages de conduite et des opérateurs de stations aéronautiques figurant dans l'Annexe 1 de l'OACI. La présente partie porte aussi sur les licences non mentionnées dans l'Annexe 1 de l'OACI, comme pour les arrimeurs de parachutes, les autorisations d'inspection (IA), les spécialistes des réparations aéronautiques (ARS) et leurs mandataires. Les normes de délivrance de licences et médicales se fondent sur l’Annexe 1 de l’OACI jusqu’à l’amendement 175, le titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR) et les codes communs de l’aviation — délivrance des licences de l’équipage de conduite (JAR-FCL).

N. B. : Dans la version 2.9 du MCAR, les Régies de l’aviation civile (RAA) sont responsables du développement et de la mise à jour périodique des impératifs en matière de formation et d’administration de tests pour les détenteurs de licences du personnel, à mesure que la technologie évolue. Il est plus facile de mettre à jour ces impératifs en matière de formation et d'administration de tests par l’intermédiaire des normes de test des compétences (STS) qu’en modifiant la réglementation. Pour des exemples de STS, veuillez vous référer au Cours 18710 de l’OACI, Inspecteur gouvernemental de la sécurité — Licences du personnel (GSI-PEL).

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 2 ─ Délivrance des licences au personnel 1](#_Toc61351869)

[2.1 Généralités 1](#_Toc61351870)

[2.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61351871)

[2.1.1.2 Définitions 1](#_Toc61351872)

[2.1.1.3 Abréviations 1](#_Toc61351873)

[2.2 Impératifs d'ordre général pour les licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations 3](#_Toc61351874)

[2.2.1 Délivrance, renouvellement et nouvelle délivrance de licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations 3](#_Toc61351875)

[2.2.1.1 Licences ou brevets 3](#_Toc61351876)

[2.2.1.2 Qualifications 4](#_Toc61351877)

[2.2.1.3 Autorisations 6](#_Toc61351878)

[2.2.1.4 Certificats 6](#_Toc61351879)

[2.2.1.5 Avals 7](#_Toc61351880)

[2.2.1.6 Désignation des représentants du directeur de l'aviation civile 7](#_Toc61351881)

[2.2.1.7 Validité des licences, qualifications, autorisations, certificats et désignations 7](#_Toc61351882)

[2.2.2 Compétence linguistique 9](#_Toc61351883)

[2.2.3 Crédit pour compétence militaire 9](#_Toc61351884)

[2.2.3.1 Crédit pour les pilotes militaires 9](#_Toc61351885)

[2.2.3.2 Crédits pour les arrimeurs militaires de parachutes 10](#_Toc61351886)

[2.2.4 Validation et conversion de licences, qualifications, autorisations et certificats étrangers 10](#_Toc61351887)

[2.2.4.1 Validation des licences de l’équipage de conduite 10](#_Toc61351888)

[2.2.4.2 Conversion des licences de l’équipage de conduite 13](#_Toc61351889)

[2.2.4.3 Validation des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant 14](#_Toc61351890)

[2.2.4.4 Conversion des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant 15](#_Toc61351891)

[2.2.4.5 Validation pour les aéronefs loués, affrétés ou banalisés 16](#_Toc61351892)

[2.2.4.6 Validation temporaire de brevets de pilotes ne relevant pas de [ÉTAT] détenus par des pilotes d'avionneurs 17](#_Toc61351893)

[2.2.4.7 Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronef 17](#_Toc61351894)

[2.2.4.8 Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronef 18](#_Toc61351895)

[2.2.4.9 Validation des licences d'AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 19](#_Toc61351896)

[2.2.4.10 Conversion des licences d'AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 19](#_Toc61351897)

[2.2.4.11 Validation automatique des licences délivrées par des États contractants faisant l’objet d'un accord formel dans le cadre des réglementations communes d’octroi des licences 20](#_Toc61351898)

[2.2.5 Impératifs en matière de formation et d'administration de tests 21](#_Toc61351899)

[2.2.5.1 Documentation de la formation et de l'expérience aéronautique 21](#_Toc61351900)

[2.2.5.2 Formation se déroulant dans un ATO 21](#_Toc61351901)

[2.2.5.3 Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol 22](#_Toc61351902)

[2.2.5.4 Tests et vérifications des connaissances et compétences ─ Heure, lieu, personnes désignées et format 22](#_Toc61351903)

[2.2.5.5 Tests et vérification des connaissances et des compétences ─ Conditions préalables, notes de passage et nouveau test après un échec 23](#_Toc61351904)

[2.2.5.6 Confiance dans la formation et l'administration de tests d'un autre État contractant 24](#_Toc61351905)

[2.2.6 Impératifs d’ordre général pour les instructeurs 24](#_Toc61351906)

[2.2.7 Examinateurs désignés 25](#_Toc61351907)

[2.2.8 Spécifications et format de la licence 26](#_Toc61351908)

[2.2.9 Suspension ou révocation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat 26](#_Toc61351909)

[2.2.9.1 Suspension d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat 26](#_Toc61351910)

[2.2.9.2 Suspension d'un certificat médical 27](#_Toc61351911)

[2.2.9.3 Révocation de licences, qualifications, autorisations et certificats 27](#_Toc61351912)

[2.3 Catégories, qualifications, autorisations et avals des brevets de pilote\*, délivrance de licences d'instructeur de pilotes et de pilotes-examinateurs 28](#_Toc61351913)

[2.3.1 Généralités 28](#_Toc61351914)

[2.3.1.1 Applicabilité 28](#_Toc61351915)

[2.3.1.2 Règles d'ordre général concernant les brevets, qualifications, autorisations et désignations 28](#_Toc61351916)

[2.3.1.3 Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite 28](#_Toc61351917)

[2.3.1.4 Crédit pour temps de vol 29](#_Toc61351918)

[2.3.1.5 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint leur 65e anniversaire 29](#_Toc61351919)

[2.3.1.6 Impératifs d’expérience récente et de compétence professionnelle pour opérations de transport aérien non commercial 29](#_Toc61351920)

[2.3.1.7 Enregistrement du temps de vol 31](#_Toc61351921)

[2.3.2 Qualification pour catégorie, classe et type, autorisations des catégories II/III et avals 32](#_Toc61351922)

[2.3.2.1 Généralités 32](#_Toc61351923)

[2.3.2.2 Qualifications de catégorie 32](#_Toc61351924)

[2.3.2.3 Qualifications de classe 33](#_Toc61351925)

[2.3.2.4 Qualification de type 34](#_Toc61351926)

[2.3.2.5 Autorisation de catégorie II et III 36](#_Toc61351927)

[2.3.2.6 Aval pour avion complexe. 37](#_Toc61351928)

[2.3.2.7 Aval pour avion de haute performance. 37](#_Toc61351929)

[2.3.2.8 Aval pour aéronef à plafond élevé. 37](#_Toc61351930)

[2.3.2.9 Aval pour lunettes de vision nocturne 38](#_Toc61351931)

[2.3.3 Élèves-pilotes 39](#_Toc61351932)

[2.3.3.1 Impératifs d'ordre général 39](#_Toc61351933)

[2.3.3.2 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie avion 39](#_Toc61351934)

[2.3.3.3 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie hélicoptère 39](#_Toc61351935)

[2.3.3.4 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie à sustentation motorisée 39](#_Toc61351936)

[2.3.3.5 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie dirigeable 40](#_Toc61351937)

[2.3.3.6 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie ballon 40](#_Toc61351938)

[2.3.3.7 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie planeur 40](#_Toc61351939)

[2.3.4 Brevet de pilote privé 40](#_Toc61351940)

[2.3.4.1 Impératifs d'ordre général 40](#_Toc61351941)

[2.3.4.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie avion 42](#_Toc61351942)

[2.3.4.3 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie hélicoptère 44](#_Toc61351943)

[2.3.4.4 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie à sustentation motorisée 45](#_Toc61351944)

[2.3.4.5 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie dirigeable 46](#_Toc61351945)

[2.3.4.6 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie ballon 47](#_Toc61351946)

[2.3.4.7 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie planeur 47](#_Toc61351947)

[2.3.5 Licence de pilote professionnel 48](#_Toc61351948)

[2.3.5.1 Impératifs d'ordre général 48](#_Toc61351949)

[2.3.5.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie avion 51](#_Toc61351950)

[2.3.5.3 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie hélicoptère 53](#_Toc61351951)

[2.3.5.4 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie à sustentation motorisée 54](#_Toc61351952)

[2.3.5.5 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie dirigeable 56](#_Toc61351953)

[2.3.5.6 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie ballon 57](#_Toc61351954)

[2.3.5.7 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie planeur 58](#_Toc61351955)

[2.3.6 Brevet de pilote en équipage multiple ─ avion 59](#_Toc61351956)

[2.3.6.1 Impératifs d'ordre général 59](#_Toc61351957)

[2.3.6.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le brevet de pilote en équipage multiple ─ Catégorie avion 60](#_Toc61351958)

[2.3.7 Licence de pilote de ligne 61](#_Toc61351959)

[2.3.7.1 Impératifs d'ordre général 61](#_Toc61351960)

[2.3.7.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie avion 65](#_Toc61351961)

[2.3.7.3 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie hélicoptère 66](#_Toc61351962)

[2.3.7.4 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie à sustentation motorisée 66](#_Toc61351963)

[2.3.8 Qualification aux instruments 67](#_Toc61351964)

[2.3.8.1 Impératifs d'ordre général 67](#_Toc61351965)

[2.3.8.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la qualification aux instruments 69](#_Toc61351966)

[2.3.9 Délivrance de licences d'instructeur de pilotes 71](#_Toc61351967)

[2.3.9.1 Impératifs d'ordre général 71](#_Toc61351968)

[2.3.9.2 Impératifs, test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence d'instructeur de vol 71](#_Toc61351969)

[2.3.9.3 Autorisation d'instructeur pour formation au vol simulé 76](#_Toc61351970)

[2.3.9.4 Licence d’instructeur au sol 76](#_Toc61351971)

[2.3.10 Pilotes-examinateurs désignés 77](#_Toc61351972)

[2.3.10.1 Impératifs et test des compétences pour un DPE 77](#_Toc61351973)

[2.3.10.2 Expérience requise pour un pilote examinateur privé 78](#_Toc61351974)

[2.3.10.3 Expérience requise pour un pilote-examinateur de pilote professionnel et qualification de vol aux instruments 80](#_Toc61351975)

[2.3.10.4 Expérience requise pour les pilotes-examinateurs de pilotes professionnels 82](#_Toc61351976)

[2.3.10.5 Expérience requise pour les pilotes-examinateurs des pilotes de ligne 83](#_Toc61351977)

[2.3.10.6 Expérience requise pour un examinateur d'instructeur de vol 85](#_Toc61351978)

[2.3.11 Licence de pilote à distance 85](#_Toc61351979)

[2.3.11.1 Impératifs d'ordre général 86](#_Toc61351980)

[2.3.11.2 Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la licence de pilote à distance 89](#_Toc61351981)

[2.3.11.3 Spécifications générales d’octroi de licences 89](#_Toc61351982)

[2.3.11.4 Qualifications de catégorie 90](#_Toc61351983)

[2.3.11.5 Qualifications de classe et de type 90](#_Toc61351984)

[2.3.11.6 Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe et de type sont requises 90](#_Toc61351985)

[2.3.11.7 Impératifs pour l’octroi de qualifications de classe et de type 91](#_Toc61351986)

[2.3.11.8 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l’acquisition d’expérience et la démonstration de compétences 91](#_Toc61351987)

[2.3.11.9 Circonstances dans lesquelles une autorisation est requise pour dispenser des formations pour licence de pilote à distance 92](#_Toc61351988)

[2.3.11.10 Crédit pour temps de vol SATP 92](#_Toc61351989)

[2.3.11.11 Limitation des privilèges des pilotes à distance ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes à distance ayant atteint leur 65e anniversaire 93](#_Toc61351990)

[2.3.11.12 Privilèges du titulaire d’une licence de pilote à distance, et conditions à respecter lors de leur exercice 93](#_Toc61351991)

[2.3.11.13 Qualification d'instructeur SATP 93](#_Toc61351992)

[2.3.11.14 Élève-pilote à distance 93](#_Toc61351993)

[2.3.11.15 Licence de pilote à distance 94](#_Toc61351994)

[2.3.11.16 Impératifs pour la délivrance de la qualification 94](#_Toc61351995)

[2.3.11.17 Privilèges du titulaire d’une qualification, et conditions à respecter 95](#_Toc61351996)

[2.4 Examinateurs pour licence, qualifications et instructeurs de mécanicien navigant et de mécanicien navigant désigné 96](#_Toc61351997)

[2.4.1 Applicabilité 96](#_Toc61351998)

[2.4.2 Règles d'ordre général concernant les licences et qualifications de mécanicien navigant 96](#_Toc61351999)

[2.4.3 Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite 96](#_Toc61352000)

[2.4.4 Licence, qualification de classe et expérience requise pour un mécanicien navigant 97](#_Toc61352001)

[2.4.4.1 Licence de mécanicien navigant 97](#_Toc61352002)

[2.4.4.2 Qualifications de classe de mécanicien navigant 100](#_Toc61352003)

[2.4.4.3 Expérience récente requise 100](#_Toc61352004)

[2.4.4.4 Test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence de mécanicien navigant 100](#_Toc61352005)

[2.4.5 Instructeurs pour les licences de mécanicien navigant 101](#_Toc61352006)

[2.4.5.1 Impératifs pour la licence et la qualification de classe d'instructeur de mécanicien navigant 101](#_Toc61352007)

[2.4.5.2 Autorisation d'instructeur pour formation au vol simulé 101](#_Toc61352008)

[2.4.6 Examinateurs désignés de mécanicien navigant 102](#_Toc61352009)

[2.4.6.1 Impératifs 102](#_Toc61352010)

[2.4.6.2 Test des compétences pour les examinateurs désignés de mécanicien navigant 103](#_Toc61352011)

[2.5 Licence de navigateur 103](#_Toc61352012)

[2.5.1 Licence, instructeurs et examinateurs désignés de navigateur de bord 103](#_Toc61352013)

[2.5.1.1 Applicabilité 103](#_Toc61352014)

[2.5.2 Règles d'ordre général concernant les licences de navigateur 103](#_Toc61352015)

[2.5.3 Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite 103](#_Toc61352016)

[2.5.4 Licence de navigateur 104](#_Toc61352017)

[2.5.4.1 Impératifs d'ordre général 104](#_Toc61352018)

[2.5.4.2 Test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence de navigateur de bord 106](#_Toc61352019)

[2.5.5 Impératifs pour les instructeurs de navigateurs 106](#_Toc61352020)

[2.5.5.1 Impératifs pour la licence d'instructeur de navigateur 106](#_Toc61352021)

[2.5.6 Navigateurs de bord examinateurs désignés 107](#_Toc61352022)

[2.5.6.1 Impératifs 107](#_Toc61352023)

[2.5.6.2 Test des compétences pour les navigateurs examinateurs désignés 108](#_Toc61352024)

[2.6 Licence, instructeurs et examinateurs désignés de maintenance aéronautique 108](#_Toc61352025)

[2.6.1 Généralités 108](#_Toc61352026)

[2.6.1.1 Applicabilité 108](#_Toc61352027)

[2.6.2 Techniciens de maintenance aéronautique 108](#_Toc61352028)

[2.6.2.1 Applicabilité 108](#_Toc61352029)

[2.6.2.2 Impératifs d'habilitation : Généralités 108](#_Toc61352030)

[2.6.2.3 Qualifications 109](#_Toc61352031)

[2.6.2.4 Impératifs de connaissances pour la licence d'AMT 109](#_Toc61352032)

[2.6.2.5 Impératifs de connaissances pour les qualification 110](#_Toc61352033)

[2.6.2.6 Expérience requise 111](#_Toc61352034)

[2.6.2.7 Compétences requises 112](#_Toc61352035)

[2.6.2.8 Privilèges et limitations 112](#_Toc61352036)

[2.6.2.9 Durée de la licence AMT 113](#_Toc61352037)

[2.6.2.10 Expérience récente requise 114](#_Toc61352038)

[2.6.2.11 Affichage de la licence 114](#_Toc61352039)

[2.6.3 Autorisations d'inspection 114](#_Toc61352040)

[2.6.3.1 Applicabilité 114](#_Toc61352041)

[2.6.3.2 Impératifs d'habilitation : Généralités 114](#_Toc61352042)

[2.6.3.3 Impératifs de connaissances pour l’autorisation d’inspection 115](#_Toc61352043)

[2.6.3.4 Durée de l’autorisation d'inspection 115](#_Toc61352044)

[2.6.3.5 Renouvellement de l’autorisation d'inspection 116](#_Toc61352045)

[2.6.3.6 Privilèges et limitations 116](#_Toc61352046)

[2.6.4 Spécialiste des réparations aéronautiques 117](#_Toc61352047)

[2.6.4.1 Applicabilité 117](#_Toc61352048)

[2.6.4.2 Licence de spécialiste des réparations aéronautiques : Habilitation 117](#_Toc61352049)

[2.6.4.3 Qualifications 118](#_Toc61352050)

[2.6.4.4 Licence de spécialiste des réparations aéronautiques : Privilèges et limitations 118](#_Toc61352051)

[2.6.4.5 Affichage de la licence 119](#_Toc61352052)

[2.6.4.6 Durée de la licence 119](#_Toc61352053)

[2.6.5 Instructeurs pour les licences de technicien de maintenance aéronautique 119](#_Toc61352054)

[2.6.5.1 Impératifs pour la licence et la qualification d’instructeur de mécanicien de maintenance aéronautique 119](#_Toc61352055)

[2.6.6 Mécaniciens examinateurs désignés 120](#_Toc61352056)

[2.6.6.1 Impératifs d'ordre général 120](#_Toc61352057)

[2.6.6.2 Connaissances 120](#_Toc61352058)

[2.6.6.3 Compétences 121](#_Toc61352059)

[2.6.6.4 Maintien des compétences 121](#_Toc61352060)

[2.6.6.5 Privilèges 121](#_Toc61352061)

[2.6.6.6 Validité 121](#_Toc61352062)

[2.6.6.7 Renouvellement 121](#_Toc61352063)

[2.7 Licences, catégories et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 121](#_Toc61352064)

[2.7.1 Applicabilité 121](#_Toc61352065)

[2.7.2 Généralités 121](#_Toc61352066)

[2.7.3 Licences, catégories et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 122](#_Toc61352067)

[2.7.3.1 Élève contrôleur de la circulation aérienne 122](#_Toc61352068)

[2.7.3.2 Licence de contrôleur de la circulation aérienne 122](#_Toc61352069)

[2.7.3.3 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 123](#_Toc61352070)

[2.8 Licence, instructeurs et examinateurs désignés d'agent technique d'exploitation 126](#_Toc61352071)

[2.8.1 Applicabilité 126](#_Toc61352072)

[2.8.2 Généralités 126](#_Toc61352073)

[2.8.3 Licence d'agent technique d'exploitation 126](#_Toc61352074)

[2.8.3.1 Impératifs d'ordre général 126](#_Toc61352075)

[2.8.3.2 Test des compétences pour la licence d'agent technique d'exploitation 129](#_Toc61352076)

[2.8.4 Instructeurs pour les agents techniques d'exploitation 129](#_Toc61352077)

[2.8.4.1 Impératifs pour la licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation 129](#_Toc61352078)

[2.8.5 Examinateurs désignés pour les agents techniques d'exploitation 129](#_Toc61352079)

[2.8.5.1 Impératifs d'ordre général 129](#_Toc61352080)

[2.8.5.2 Connaissances 130](#_Toc61352081)

[2.8.5.3 Compétences 130](#_Toc61352082)

[2.8.5.4 Maintien des compétences 130](#_Toc61352083)

[2.8.5.5 Privilèges 130](#_Toc61352084)

[2.8.5.6 Validité 131](#_Toc61352085)

[2.8.5.7 Renouvellement 131](#_Toc61352086)

[2.9 Opérateur de station aéronautique et personnel météorologique 131](#_Toc61352087)

[2.9.1 Applicabilité 131](#_Toc61352088)

[2.9.2 Généralités 131](#_Toc61352089)

[2.9.3 Licence d'opérateur de station aéronautique 131](#_Toc61352090)

[2.9.4 Personnel de météorologie aéronautique 132](#_Toc61352091)

[2.10 Licences, instructeurs et examinateurs désignés d'arrimeurs de parachutes 132](#_Toc61352092)

[2.10.1.1 Applicabilité 133](#_Toc61352093)

[2.10.1.2 Impératifs d'habilitation : Généralités 133](#_Toc61352094)

[2.10.1.3 Licence requise 133](#_Toc61352095)

[2.10.1.4 Licence d'arrimeur de parachutes principal ─ Impératifs d'expérience, de connaissances et de compétences 133](#_Toc61352096)

[2.10.1.5 Licence de maître arrimeur de parachutes ─ Impératifs d'expérience, de connaissances et de compétences 134](#_Toc61352097)

[2.10.1.6 Qualification de type 134](#_Toc61352098)

[2.10.1.7 Qualifications de types supplémentaires Impératifs 135](#_Toc61352099)

[2.10.1.8 Privilèges 135](#_Toc61352100)

[2.10.1.9 Installations et équipement 135](#_Toc61352101)

[2.10.1.10 Normes de performance et impératifs de maintien des compétences 135](#_Toc61352102)

[2.10.1.11 Fiches 136](#_Toc61352103)

[2.10.1.12 Scellés 136](#_Toc61352104)

[2.10.1.13 Durée de la licence d'arrimeur de parachutes 136](#_Toc61352105)

[2.10.1.14 Affichage de la licence 137](#_Toc61352106)

[2.10.2 Instructeur d'arrimeur de parachutes ─ Impératifs 137](#_Toc61352107)

[2.10.2.1 Impératifs pour une licence d'instructeur d'arrimeur de parachutes 137](#_Toc61352108)

[2.10.3 Examinateur désigné d'arrimeur de parachutes ─ Impératifs 137](#_Toc61352109)

[2.10.3.1 Impératifs d'ordre général 137](#_Toc61352110)

[2.10.3.2 Connaissances 138](#_Toc61352111)

[2.10.3.3 Compétences 138](#_Toc61352112)

[2.10.3.4 Maintien des compétences 138](#_Toc61352113)

[2.10.3.5 Privilèges 138](#_Toc61352114)

[2.10.3.6 Validité 138](#_Toc61352115)

[2.10.3.7 Renouvellement 139](#_Toc61352116)

[2.11 Dispositions médicales pour la délivrance de licences 139](#_Toc61352117)

[2.11.1.1 Applicabilité 139](#_Toc61352118)

[2.11.1.2 Aptitude physique et mentale 139](#_Toc61352119)

[2.11.1.3 Médecin examinateur d’aviation 140](#_Toc61352120)

[2.11.1.4 Examens médicaux d'aviation 141](#_Toc61352121)

[2.11.1.5 Circonstances spéciales 141](#_Toc61352122)

[2.11.1.6 Baisse de l'aptitude physique et mentale 141](#_Toc61352123)

[2.11.1.7 Usage de substances psychoactives 142](#_Toc61352124)

[2.11.1.8 Certificat médical 142](#_Toc61352125)

[2.11.1.9 Évaluateur médical 144](#_Toc61352126)

[2.11.2 Impératifs médicaux 144](#_Toc61352127)

[2.11.2.1 Généralités 144](#_Toc61352128)

[2.11.2.2 Impératifs physiques et mentaux 144](#_Toc61352129)

[2.11.2.3 Test d'acuité visuelle ─ Impératifs 145](#_Toc61352130)

[2.11.2.4 Chromatoscopie ─ Impératifs 145](#_Toc61352131)

[2.11.2.5 Test auditif ─ Impératifs 145](#_Toc61352132)

[2.11.2.6 Certificat médical de Classe 1 146](#_Toc61352133)

[2.11.2.7 Certificat médical de Classe 2 152](#_Toc61352134)

[2.11.2.8 Certificat médical de Classe 3 159](#_Toc61352135)

[PARTIE 2 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE 3](#_Toc61352136)

[NMO 2.2.2 Compétences linguistiques 3](#_Toc61352137)

[NMO 2.2.3.1 Crédit pour les pilotes militaires 5](#_Toc61352138)

[NMO 2.2.4.3 Procédures de validation des licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 7](#_Toc61352139)

[NMO 2.2.4.4 Procédures de conversion des licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 7](#_Toc61352140)

[NMO 2.2.4.9 Procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 8](#_Toc61352141)

[NMO 2.2.4.10 Procédures de conversion des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant 8](#_Toc61352142)

[NMO 2.2.4.11 Validation automatique des licences délivrées par des États contractants faisant l’objet d'un accord formel dans le cadre des réglementations communes d’octroi des licences 9](#_Toc61352143)

[NMO 2.2.8 Spécifications et format de la licence 11](#_Toc61352144)

[NMO 2.3.1.7 Enregistrement du temps de vol 11](#_Toc61352145)

[NMO 2.3.2.5 Autorisation de catégorie II et III 13](#_Toc61352146)

[NMO 2.3.3 Élèves-pilotes 18](#_Toc61352147)

[NMO 2.3.3.2 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie avion 18](#_Toc61352148)

[NMO 2.3.3.3 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie hélicoptère 18](#_Toc61352149)

[NMO 2.3.3.4 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie à sustentation motorisée 19](#_Toc61352150)

[NMO 2.3.3.5 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie dirigeable 20](#_Toc61352151)

[NMO 2.3.3.6 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie ballon 20](#_Toc61352152)

[NMO 2.3.3.7 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie planeur 20](#_Toc61352153)

[NMO 2.11.1.3 Médecins aéronautiques examinateurs 21](#_Toc61352154)

[NMO 2.11.1.8 Certificat médical 22](#_Toc61352155)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 2 ─ Délivrance des licences au personnel

## Généralités

#### Applicabilité

1. La présente partie prévoit les éléments suivants :
2. Impératifs relatifs à la délivrance, au renouvellement, à la nouvelle délivrance, à la validation et à la conversion de licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations du personnel de l’aviation ;
3. Conditions dans lesquelles ces licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations sont nécessaires ; et
4. Privilèges accordés aux détenteurs de ces licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations et leurs limitations.

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **AFIS –** Service d'information de vol d'aérodrome
3. **AGI –** Instructeur au sol avec qualification supérieure
4. **AIP –** Publication d’information aéronautique
5. **AME –** Médecin examinateur d’aviation
6. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
7. **AMT –** Technicien de maintenance aéronautique
8. **ARS –** Spécialiste des réparations aéronautiques
9. **AS –** Dirigeable
10. **ASO –** Opérateur de station aéronautique
11. **ATCO –** Contrôleur de la circulation aérienne (*N. B. : abréviation OACI A446*)
12. **ATO –** Organisme de formation agréé
13. **ATPE –** Pilote-examinateur des pilotes de ligne
14. **ATPL –** Licence de pilote de ligne
15. **ATS –** Service de la circulation aérienne
16. **AGI –** instructeur au sol avec qualification de base
17. **C2 –** Liaison de contrôle et de commande
18. **CAT II –** Catégorie II
19. **CAT III –** Catégorie III
20. **CE –** Pilote-examinateur de pilotes professionnels
21. **CIE –** Commission internationale de l’éclairage
22. **CIRE –** Pilote-examinateur de pilote professionnel et qualification de vol aux instruments
23. **CP –** Copilote
24. **CPL –** Licence de pilote professionnel
25. **CRM –** Gestion des ressources en équipe
26. **DAC –** Directeur de l’aviation civile
27. **DFEE –** Mécanicien navigant examinateur désigné
28. **DFNE –** Navigateur de bord examinateur désigné
29. **DFOOE –** Agent technique d’exploitation examinateur désigné
30. **DH ─** Hauteur de décision
31. **DME –** Mécanicien examinateur désigné
32. **DPE –** Pilote examinateur désigné
33. **DPRE –** Arrimeur de parachutes examinateur désigné
34. **FE –** Mécanicien navigant
35. **FEI** **–** Instructeur de mécanicien navigant **FI** – Instructeur de vol
36. **FN –** Navigateur de bord
37. **FOO –** Agent technique d’exploitation
38. **FSTD –** Simulateur d'entraînement au vol
39. **GI –** Instructeur au sol
40. **HIV –** Virus de l’immunodéficience humaine
41. **IA –** Autorisation d'inspection
42. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
43. **IFR ─** Règles de vol aux instruments
44. **IGI –** Instructeur aux instruments au sol
45. **ILS –** Système d'atterrissage aux instruments
46. **IMC –** Conditions météorologiques de vol aux instruments
47. **IR –** Qualification de vol aux instruments
48. **NMO –** Norme de mise en œuvre
49. **ISO –** Organisation internationale de normalisation
50. **MCM –** Manuel de contrôle de maintenance
51. **MEL ─** Liste minimale d'équipements
52. **MPA –** Avion à plusieurs pilotes
53. **MPH –** Hélicoptère à plusieurs pilotes
54. **MPL –** Licence de pilote pour équipages multiples
55. **MSL –** Niveau moyen de la mer
56. **CND –** Contrôle non destructif
57. **NOTAM –** Avis aux navigants
58. **PIC –** Commandant de bord
59. **PL –** À sustentation motorisée
60. **PPE –** Pilote-examinateur privé
61. **PPL –** Licence (brevet) de pilote privé
62. **PR –** Arrimeur de parachutes
63. **RP –** Pilote à distance
64. **RPA –** Aéronef télépiloté
65. **SATP –** Système d’aéronef télépiloté
66. **RPL –** Licence de pilote à distance
67. **RPS –** Station de pilotage à distance
68. **RT –** Radiotéléphonie
69. **RVR –** Portée visuelle de piste
70. **SOP –** Instruction permanente d’exploitation
71. **SPA –** Avion à un seul pilote
72. **SPH –** Hélicoptère à un seul pilote
73. **SSP –** Programme de sécurité de l’État
74. **STS –** Test normalisé des compétences
75. **VFR –** Règles de vol à vue
76. **VMC –** Conditions météorologiques de vol à vue

## Impératifs d'ordre général pour les licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations

### Délivrance, renouvellement et nouvelle délivrance de licences, qualifications, autorisations, avals, certificats et désignations

#### Licences ou brevets

1. La Régie peut délivrer les licences suivantes aux termes de la présente partie à un demandeur qui répond de façon satisfaisante aux impératifs requis par celle-ci pour la licence recherchée :
2. Brevet de pilote :
	* + 1. PPL — catégories avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable ou à sustentation motorisée
			2. CPL — catégories avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable ou à sustentation motorisée
			3. MPL — avion
			4. ATPL — catégories avion, hélicoptère ou à sustentation motorisée
			5. À compter du 3 novembre 2022, RPL — catégories avion, giravion, planeur, ballon libre, dirigeable ou à sustentation motorisée

N. B. : Les impératifs pour la RPL et les qualifications figurent au paragraphe 2.3.11 de la présente partie.

1. Licence de FE
2. Licence de FN
3. Licence de FOO

N. B. : Certains États utilisent l'expression licence d'agent de régulation des vols.

1. Licence de FI
2. Licence de GI
3. Licence d’AMT
4. Licence d’ARS
5. Licence de PR
6. Licence d’ATCO
7. Licence d’ASO
8. Licence d’opérateur radiotéléphoniste navigant

N. B. : En ce qui concerne la licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant :

* + - * Lorsqu'il a été établi que les connaissances et compétences d'un demandeur sont satisfaisantes en ce qui concerne les impératifs de certification pour le certificat restreint de radiotéléphoniste spécifiés dans la réglementation radio générale en annexe à la Convention internationale des télécommunications et que le demandeur répond aux impératifs pertinents pour opérer le radiotéléphone de bord d'un aéronef, un État contractant peut endosser une licence déjà détenue par le demandeur ou délivrer une licence distincte selon ce qui est approprié.
			* Dans certains États contractants, les tests et l'autorisation de délivrance d'une licence de radiotéléphonie peuvent relever d'un organisme gouvernemental autre que la Régie.
			* Les impératifs portant sur les connaissances et compétences pour les procédures et la phraséologie radiotéléphoniques ont été élaborés en tant que partie intégrante de tous les brevets de pilotes d'avions et d'hélicoptères.

OACI, Annexe 1 : 1.2 ; 3.4

14 CFR 61.5 ; 63.3 ; 65.1

#### Qualifications

1. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur un brevet de pilote ou une licence de FI lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
2. Catégories de qualification pour les aéronefs suivants :
3. Avion
	* + 1. Hélicoptère
			2. Planeur
			3. Ballon libre
			4. Dirigeable
			5. À sustentation motorisée
			6. SATP
4. Classes de qualification pour les aéronefs suivants :
	* + 1. Avion terrestre monomoteur
			2. Hydravion monomoteur
			3. Avion terrestre multimoteur
			4. Hydravion multimoteur

N. B. : Une qualification de classe peut être délivrée pour les hélicoptères certifiés pour un seul pilote et dont les caractéristiques de comportement, performance et autres sont comparables.

* + - 1. Ballon à air chaud
			2. Ballon à gaz
			3. SATP
			4. Toute qualification considérée comme nécessaire par la Régie.

N. B. : Une qualification de classe ou un aval pour les avions à haute performance requiert des connaissances supplémentaires si le demandeur ne répond pas aux impératifs de connaissances ATPL(A). (Voir 14 CFR 61.31(f) et Annexe 1 aux JAR-FCL 1.215(d)).

1. Qualifications de type pour les aéronefs suivants :
	* + 1. Chaque type d'aéronef certifié pour une exploitation avec un équipage minimum de deux pilotes.
			2. Chaque type d’hélicoptère certifié pour exploitation par un seul pilote, sauf lorsqu’une qualification de classe a été établie aux termes du paragraphe 2.2.1.2(a)(2)(v) de la présente sous-section.
			3. Tout aéronef considéré comme nécessaire par la Régie.

N. B. : Une qualification de type pour les avions à haute performance requiert des connaissances supplémentaires si le demandeur ne répond pas aux impératifs de connaissances ATPL(A). (Voir 14 CFR 61.31(f) et Annexe 1 aux JAR-FCL 1.220(d)).

1. Qualifications de vol aux instruments pour les aéronefs suivants :
	* + 1. Instruments – Avion
			2. Instruments – Hélicoptère
			3. Instruments – À sustentation motorisée

N. B. : L’IR est incluse dans le CPL ─ dirigeable, ATPL ─ avion et sustentation motorisée.

1. Qualifications FI :
	* + 1. La qualification appropriée pour la catégorie, la classe, les instruments ou le type en fonction de ce qui doit être enseigné.
2. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur une licence de GI lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
3. Niveau élémentaire
4. Niveau avancé
5. Instruments
6. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur une licence de FE lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
7. À moteur à piston
8. A turbopropulseur
9. À turboréacteur
10. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur une licence d'ATCO lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
11. Qualification de contrôle d’aérodrome
12. Qualification de contrôle d’approche
13. Qualification de contrôle radar d’approche
14. Qualification de contrôle radar d’approche de précision
15. Qualification de contrôle régional
16. Qualification de contrôle radar régional
17. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur une licence d’AMT lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
18. Cellule
19. Groupe motopropulseur
20. Avionique
21. La Régie peut indiquer les qualifications appropriées sur une licence d’ARS.
22. La Régie peut indiquer les qualifications suivantes sur une licence de PR lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
23. Siège
24. Dos
25. Poitrine
26. Abdominale

OACI, Annexe 1 : 2.1.1.1 ; 2.1.1.2 ; 2.1.1.2.1 ; 2.1.1.3 ; 2.1.1.3.1 ; 2.1.2.1 ; 2.1.2.2 ; 2.1.2.3 ;
2.1.2.4 ; 2.1.3.1 ; 2.1.3.1.1R ; 2.1.3.2 ; 2.1.3.3

14 CFR 61.5 ; 63.3 ; 65.31 ; 65.73 ; 65.103 ; 65.121

JAR-FCL 1/2/3/4.010

#### Autorisations

1. La Régie peut délivrer les autorisations suivantes à un demandeur qui répond de façon satisfaisante aux impératifs requis par la présente partie pour l'autorisation recherchée :
2. Autorisation élève-pilote
3. IA pour entraînement dans un FSTD

N. B. : Si l'État le préfère, une licence ou un certificat élève-pilote peut être délivré.

1. La Régie peut indiquer les autorisations suivantes sur un brevet de pilote lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour l'autorisation recherchée :
2. Autorisation de pilote CAT II
3. Autorisation de pilote CAT III
4. La Régie peut indiquer l'autorisation suivante sur une licence d’AMT lorsqu'un demandeur répond de façon satisfaisante aux impératifs de la présente partie pour l'autorisation recherchée :
5. IA

OACI, Annexe 1 : 2.2.1 ; 2.1.8.1

14 CFR 61.5(a)(1)(i) ; 61.13(c) ; 65:91

#### Certificats

1. La Régie peut délivrer les certificats médicaux suivants à un demandeur qui répond de façon satisfaisante aux impératifs requis par la présente partie pour le certificat médical recherché :
2. Certificat médical de Classe 1, pour licences CPL, ATPL, FI et les DPE
3. Certificat médical de Classe 2 pour autorisation élève-pilote, PPL, licences FE et FN
4. Certificat médical de Classe 3 pour licence ATCO, et, à compter du 3 novembre 2022, RPL
5. La Régie peut délivrer des certificats de validation aux pilotes et FE détenant une licence d’un autre État contractant.
6. La Régie peut délivrer des certificats de désignation aux représentants du DAC identifiés au paragraphe 2.2.1.6 de la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.4.1 ; 2.2.3 ; 2.3.1.4 ; 2.4.1.4 ; 2.6.1.4 ; 2.13.1.4 ; 3.2.1.5 ; 3.3.1.5 ; 6.5.1.1

14 CFR 61.5 ; 61.23 ; 61.75 ; 63.42 ; 65.49 ; 67.3

JAR-FCL 1/2/3/4

#### Avals

1. Un instructeur homologué peut octroyer les avals suivants à un pilote qui répond de façon satisfaisante aux impératifs de formation détaillés dans la présente partie :
2. Aval pour avion complexe
3. Aval pour avion de haute performance
4. Aval pour aéronef à plafond élevé
5. Aval pour lunettes de vision nocturne

14 CFR 61.31(e), (f), (g), (k)

#### Désignation des représentants du directeur de l'aviation civile

1. La Régie peut attribuer les désignations suivantes à des personnes privées pour agir au nom du DAC, comme spécifié dans la présente partie :
2. DPE ;
3. DFEE ;
4. DFNE ;
5. DFOOE ;
6. DME ;
7. DPRE ;
8. AME ; ou
9. Toute autre personne éventuellement désignée par la Régie.

14 CFR 183.1 ; 183.21 ; 183.23 ; 183.25 ; 183.27

#### Validité des licences, qualifications, autorisations, certificats et désignations

1. La période de validité des licences, qualifications, autorisations, désignations, certificats de validation et certificat médicaux et les conditions de renouvellement/nouvelle délivrance figurent dans les impératifs pertinents de la présente partie.
2. La délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance de licences, qualifications, autorisations, désignations et certificats relèveront de la Régie.
3. Le renouvellement des qualifications et des autorisations de pilote de CAT II ou III peut relever de l'examinateur, sur délégation de la Régie.
4. Le renouvellement des certificats médicaux peut relever de l'AME, sur délégation de la Régie.
5. La demande de délivrance, renouvellement et nouvelle délivrance de licences, qualifications, autorisations, désignations ou certificats par la Régie se fait en lui soumettant un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de celle-ci.
6. POUR LE RENOUVELLEMENT
7. La demande est soumise à la Régie au moins 14 jours avant la date d'expiration.
8. La licence, la qualification, l’autorisation, la désignation ou le certificat, y compris tout certificat médical requis, doivent être valides.
9. PRIVILÈGES.
10. Le titulaire d’une licence, d’une qualification, d’un certificat, d’une autorisation ou d’une désignation ne bénéficie pas de privilèges autres que ceux qui sont accordés par la licence, le certificat, l'autorisation ou la désignation.
11. Les privilèges accordés par une licence ou par une qualification y ayant trait ne peuvent pas être exercés à moins que le titulaire ne maintienne sa compétence et réponde aux exigences en matière d'expérience récente imposées par la présente partie.
12. MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE
13. Le maintien de la compétence est indiqué sur la licence ou le dossier personnel du membre de l’équipage de conduite (comme le carnet de bord).
14. Jusqu’au 2 novembre 2022, le maintien de la compétence des membres de l’équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial est établi de façon satisfaisante en faisant la preuve de cette compétence lors des vérifications en vol effectuées conformément à la Partie 8 de la présente réglementation.
15. À compter du 3 novembre 2022, le maintien de la compétence des membres de l’équipage de conduite et de l'équipage de conduite à distance se livrant à des opérations de transport aérien commercial est établi de façon satisfaisante en faisant la preuve de cette compétence lors des vérifications en vol effectuées conformément à la Partie 8 de la présente réglementation.
16. Jusqu’au 2 novembre 2022, le maintien de la compétence est indiqué de manière satisfaisante dans le dossier de l’exploitant ou dans le carnet de bord ou sur la licence personnelle du membre de l’équipage de conduite.
17. À compter du 3 novembre 2022, le maintien de la compétence est indiqué de manière satisfaisante dans le dossier de l’exploitant ou dans le carnet de bord ou sur la licence personnelle du membre de l’équipage de conduite ou de l’équipage de conduite à distance.
18. Jusqu’au 2 novembre 2022, un membre de l'équipage de conduite, dans la mesure du possible telle que déterminée par l’État d'immatriculation, démontre le maintien de sa compétence sur un FSTD approuvé par ledit État.
19. À compter du 3 novembre 2022, un membre de l'équipage de conduite ou de l’équipage de conduite à distance, dans la mesure du possible telle que déterminée, respectivement, par l’État d'immatriculation ou par la Régie de l’État de l’exploitant, démontre le maintien de sa compétence sur un FSTD approuvé par ledit État.
20. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Un demandeur de toute licence, autorisation et désignation énumérée ci-après détient un certificat médical en vigueur et approprié, délivré aux termes des impératifs énoncés dans la présente partie pour que sa licence, autorisation ou désignation soit valide.
21. Autorisation élève-pilote
22. Brevet de pilote
23. Licence de FE
24. Licence de FN
25. Licence de FI
26. DPE
27. DFEE
28. DFNE
29. Licence d’ATCO

OACI, Annexe 1 : 1.2.3 ; 1.2.4.1 ; 1.2.5.1 ; 1.2.5.1.1R ; 1.2.5.1.2 ; 2.1.1.3

14 CFR 61.3 ; 61.19 ; 61.51 ; 61.56 ; 61.57 ; 61.58 ; 63.1 ; 65.1

JAR-FCL 1/2/3/4.010 ; 1/2/3/4.025

### Compétence linguistique

1. Les pilotes, FE, FN, ATCO, ASO, et, à compter du 3 novembre 2022, les RP, doivent faire preuve de leur aptitude à parler et à comprendre les communications RT dans la langue de [ÉTAT] et la langue anglaise.
2. Les membres du personnel navigant identifiés au paragraphe 2.2.2(a) de la présente sous-section doivent faire la preuve de leur aptitude à parler et à comprendre les communications RT dans la langue de [ÉTAT] et la langue anglaise, au moins au niveau opérationnel (niveau 4) et chercher à parler au niveau expert (niveau 6), comme spécifié par les impératifs d'aptitudes linguistiques de la NMO 2.2.2.
3. Les aptitudes linguistiques du personnel navigant identifié au paragraphe 2.2.2(a) de la présente sous-section sont officiellement évaluées comme suit à des intervalles conformes au niveau d'aptitude démontré :
4. Les personnes faisant la preuve de leurs aptitudes linguistiques au niveau opérationnel (niveau 4) sont évaluées à des intervalles n'excédant pas 3 ans ;
5. Les personnes faisant la preuve de leurs aptitudes linguistiques au niveau extensif (niveau 5) sont évaluées à des intervalles n'excédant pas 6 ans ; et
6. Les personnes faisant la preuve de leurs aptitudes linguistiques au niveau expert (niveau 6) sont dispensées de toute autre évaluation linguistique.
7. Les impératifs détaillés portant sur la compétence linguistique figurent à la NMO 2.2.2.

N. B. : Le Document 9835 de l'OACI, Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques, est un guide de mise en œuvre des impératifs de l'OACI en matière de compétence linguistique.

OACI, Annexe 1 : 1.2.9.1 ; 1.2.9.2**R**; 1.2.9.3 ; 1.2.9.4R ; 1.2.9.5 ; 1.2.9.6R ; Appendice 1 ; Supplément A

OACI, Annexe 10, Partie II : 5.2.1.2.1

14 CFR 61.1-3 ; 61.123(b) ; 61.153(b) ; 61.183(b) ; 61.213(a)(2) ; 63.31(b) ; 63.51(b) ; 65.33(c) ; 65.53(b)(2) ; 107.61

FAA AC 60-28B

JAR-FCL .200 ; 4.160

### Crédit pour compétence militaire

#### Crédit pour les pilotes militaires

1. BREVETS DE PILOTE. Sauf pour un pilote militaire qualifié ou ancien pilote militaire qualifié ayant fait l'objet d'une interdiction de vol pour manque de compétence professionnelle ou à la suite d'une mesure disciplinaire portant sur les opérations aériennes, un pilote militaire qualifié ou un ancien pilote militaire qualifié répondant aux impératifs de la NMO 2.2.3.1 peut soumettre, sur la base de son entraînement militaire, une demande pour :
2. Une CPL ;
3. Une qualification dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il est qualifié ;
4. Une IR dans la catégorie de qualification appropriée pour laquelle ce pilote militaire est qualifié ; et
5. Une qualification de type, si cela est approprié.
6. Les tests requis pour un pilote militaire cherchant à obtenir une licence ou une qualification sont les suivants :
7. Si le demandeur a été en statut actif au cours des 12 mois précédant la demande de licence ou de qualification, il doit réussir un test de connaissances sur :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Météorologie ;
			3. Procédures d'exploitation ; et
			4. RT.
8. Si le demandeur n’a pas été en statut actif au cours des 12 mois précédant la demande de licence ou de qualification, il doit réussir un test des connaissances et des compétences.

OACI, Document 9379, Partie 2 : 2.5.1.2 ; 2.5.2.1 ; 2.5.2.2 ; 2.5.2.3 ; 2.5.2.5

14 CFR 61.73

JAR-FCL 1./2.020

#### Crédits pour les arrimeurs militaires de parachutes

1. La Régie délivrera une licence de PR principal à un demandeur s’il réussit un test des connaissances portant sur la réglementation du paragraphe 2.10 de la présente partie et soumet les preuves documentaires satisfaisantes :
2. Qu'il est membre ou employé civil des forces armées de [ÉTAT], est un employé civil des forces armées régulières d'un pays étranger ou, dans les 12 mois avant la demande, a été honorablement libéré ou libéré de tout statut couvert par le présent paragraphe ;
3. Sert ou a servi, dans les 12 mois avant la demande, en tant que PR pour de telles forces armées ; et
4. Possède l’expérience requise par le paragraphe 2.10.1.4 de la présente partie.

14 CFR 65.117

### Validation et conversion de licences, qualifications, autorisations et certificats étrangers

N. B. : La validation et la conversion des licences de SATP figurent au paragraphe 2.3.11.3 de la présente partie.

#### Validation des licences de l’équipage de conduite

N. B. : Voir le Document 9379 de l'OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d’un système national de délivrance des licences du personnel, Chapitre 7 : 7.3 et Appendice O pour les directives ayant trait à la validation et à la conversion.

1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE VALIDATION.
2. Une personne détenant un brevet de pilote en vigueur et valide, délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la validation de ce brevet pour utilisation pour les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT].
3. Le demandeur du certificat de validation présente à la Régie la licence étrangère et la preuve qu'il a l’expérience requise (par exemple, son carnet de bord).
4. Le demandeur du certificat de validation présente à la Régie la preuve qu'il détient soit un certificat médical en vigueur délivré aux termes de la présente partie soit un certificat médical en vigueur délivré par l'État contractant ayant délivré la licence du demandeur.
	* + 1. La Régie peut permettre au demandeur d'utiliser son certificat médical étranger avec le certificat de validation, à condition que les impératifs relatifs à la certification médicale pour lesquels le certificat médical étranger a été délivré répondent à ceux de la présente partie pertinents pour la licence détenue.
5. Le demandeur du certificat de validation présente à la Régie la preuve de sa compétence linguistique dans la langue de [ÉTAT] et en anglais, comme spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie ou fait la preuve à la Régie de ses aptitudes linguistiques comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
	* + 1. La validation est limitée à une utilisation pour les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] utilisés dans [ÉTAT] si le pilote n'est pas compétent en anglais, comme requis par le paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
6. Avant de délivrer la validation, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet ou la licence.
7. La Régie ne validera les qualifications et autorisations du brevet étranger qu'en même temps que la validation du brevet.
8. La Régie peut délivrer un certificat de validation qui sera valide pour 1 année, à condition que le brevet, les qualifications, les autorisations et le certificat médical étrangers demeurent valides.
9. VALIDATION DE BREVET AVEC PRIVILÈGES DE PPL. Outre les impératifs figurant au paragraphe 2.2.4.1(a) de la présente sous-section, le demandeur du certificat de validation avec privilèges PPL doit avoir un brevet étranger avec au moins les privilèges PPL.
10. CERTIFICAT DE VALIDATION AVEC PRIVILÈGES PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou FE. Outre les impératifs figurant au paragraphe 2.2.4.1(a) de la présente sous-section, le demandeur du certificat de validation avec privilèges PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou FE doit posséder une licence étrangère avec au moins ces privilèges et répondre aux impératifs suivants :
11. Le demandeur du certificat de validation doit démontrer, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes à la licence à valider, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Météorologie ;
			3. Procédures d'exploitation ; et
			4. RT.
12. Le demandeur du certificat de validation passe un test des compétences pour la licence et les qualifications pertinentes qu'il veut voir valider et ayant trait aux privilèges de la licence détenue ; et
13. Le demandeur se conforme aux impératifs en matière d'expérience indiqués au tableau ci-après.

| Licence ou brevet | Expérience | Privilèges de validation |
| --- | --- | --- |
| ATPL(A)  | > 1 500 heures en tant que PIC dans des avions certifiés pour plusieurs pilotes\* | Transport commercial aérien dans des MPA en tant que PIC |
| ATPL(PL) | > 1 500 heures en tant que PIC d’appareils certifiés à sustentation motorisée à plusieurs pilotes ou >1 500 heures d'opérations à plusieurs pilotes dans une combinaison d'appareil à sustentation motorisée, avion et hélicoptère, en fonction de ce qui est acceptable pour la Régie. | Transport commercial aérien en tant que PIC d'appareils à sustentation motorisée à plusieurs pilotes |
| ATPL(H) | > 1000 heures en tant que PIC dans des MPH | Transport commercial aérien dans des MPH en tant que PIC |
| ATPL(A) ou CPL(A)/IR  | > 500 heures en tant que PIC ou CP dans des MPA | Transport commercial aérien dans des MPA en tant que CP |
| ATPL(PL) ou CPL(PL)/IR  | > 500 heures en tant que PIC ou CP d'appareils à sustentation motorisée | Transport commercial aérien en tant que CP d'appareils à sustentation motorisée à plusieurs pilotes |
| ATPL(PL) ou CPL(H)/IR  | > 500 heures en tant que PIC ou CP dans des MPH | Transport commercial aérien dans des MPH en tant que CP |
| CPL(A)/IR | > 1 000 heures en tant que PIC de transport commercial aérien depuis l'obtention d'une IR | Transport commercial aérien dans des SPA en tant que PIC |
| CPL(H)/IR | > 1 000 heures en tant que PIC de transport commercial aérien depuis l'obtention d'une IR | Transport commercial aérien dans des SPH en tant que PIC |
| CPL(A) | > 700 heures dans des avions autres que des planeurs, dont 200 heures dans le rôle pour lequel la validation est recherchée et 50 heures dans ce rôle au cours des 12 derniers mois | Activités dans des avions autres que le transport commercial aérien |
| CPL(H) | > 700 heures dans des hélicoptères, dont 200 heures dans le rôle pour lequel la validation est recherchée et 50 heures dans ce rôle au cours des 12 derniers mois | Activités dans des hélicoptères autres que le transport commercial aérien |
| CPL(PL) | > 700 heures dans des appareils à sustentation motorisée (ou une combinaison d'appareil à sustentation motorisée, avion et hélicoptère, en fonction de ce qui est acceptable pour la Régie), dont 200 heures dans le rôle pour lequel la validation est recherchée et 50 heures dans ce rôle au cours des 12 derniers mois | Activités dans des appareils à sustentation motorisée autres que le transport commercial aérien |
| CPL(AS) | > 250 heures en tant que PIC dans le transport commercial aérien, dont 50 heures en dirigeable au cours des 12 derniers mois | Transport commercial aérien dans des dirigeables en tant que PIC dans les conditions IFR et VFR |
| CPL(B) | > 50 heures en tant que PIC dans le transport commercial aérien, dont 35 heures en ballon au cours des 12 derniers mois | Transport commercial aérien dans des ballons en tant que PIC |
| CPL(G) | > 250 heures en tant que PIC dans le transport commercial aérien, dont 50 heures en planeur au cours des 12 derniers mois  | Transport commercial aérien dans des planeurs en tant que PIC |
| MPL(A) |  | Transport commercial aérien en tant que CP dans des avions de transport commercial aérien à turbine certifiés pour exploitation avec un minimum d'au moins deux pilotes |
| PPL(A)/IR | > 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC | Vols privés en IFR |
| PPL(H)/IR | > 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC | > 250 heures en tant que pilote vérificateur d'avions de transport commercial aérien à turbine certifiés pour un équipage d'au moins deux pilotes ayant opéré dans le transport commercial aérien au cours des 12 derniers mois. |
| PPL(PL)/IR | > 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC | Vols privés en IFR |
| FE | > 1 500 heures en tant que FE dans des avions de transport commercial aérien | Transport commercial aérien dans des avions en tant que FE |
| FE | > 1 000 heures en tant que FE dans des avions autres que pour le transport commercial aérien | FE dans des avions autres que pour le transport commercial aérien |

\*Note 1 : L'expression « à plusieurs pilotes » est utilisée pour indiquer une expérience dans un aéronef dont l'exploitation requiert un CP. (Par exemple : Voir l’Annexe 1 de l'OACI : 2.6.1.3.1.)

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 1.2.2.3R ; 1.2.9.1 ; 1.2.9.3

14 CFR 61.75 ; 63.42

JAR-FCL 1/2/4.015

#### Conversion des licences de l’équipage de conduite

1. Conversion d'un brevet de pilote étranger pour délivrance d'un brevet PPL par [ÉTAT].
2. Une personne détenant un brevet de pilote en vigueur et valide, avec au moins les privilèges de PPL, délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut en demander la conversion et se voir délivrer un brevet PPL pour les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT], à condition que les impératifs suivants soient satisfaits.
3. Le titulaire :
	* + 1. Présente à la Régie le brevet étranger, la preuve de l'expérience requise en soumettant le dossier (carnet de bord, par exemple) et le certificat médical en cours de validité ;
			2. Présente à la Régie la preuve de sa compétence linguistique dans la langue de [ÉTAT] et en anglais, comme spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie ou fait la preuve à la Régie de ses aptitudes linguistiques comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
			3. Obtient un certificat médical de Classe 2 délivré aux termes de la présente partie ;
			4. Démontre, à la satisfaction de la Régie, des connaissances, pertinentes à la licence à convertir, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
				1. Le droit aérien ;
				2. Météorologie ;
				3. Procédures d'exploitation ; et
				4. RT ; et
			5. Passe un test des compétences PPL.
4. Avant de convertir le brevet, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet.
5. Conversion de brevets et de licences PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL et FE ayant été validées conformément au paragraphe 2.2.4.1 de la présente partie.
6. Le titulaire d'un brevet ou d'une licence CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou de FE délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, en vigueur et valide, et d'un certificat médical approprié, peut demander la conversion du brevet ou de la licence en question et des qualifications par [ÉTAT], à condition que les impératifs suivants soient satisfaits :
	* + 1. Le demandeur est le titulaire d’un certificat de validation en vigueur délivré aux termes du paragraphe 2.2.4.1 de la présente partie ;
			2. Le demandeur a effectué 200 heures de vol dans un aéronef immatriculé dans [ÉTAT], exploité par un exploitant établi dans [ÉTAT], exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation ;
			3. Le demandeur de la conversion présente à la Régie le brevet ou la licence étranger et la preuve des 200 heures de vol en soumettant le dossier (comme le carnet de vol) ; et
			4. Le demandeur détient ou obtient un certificat médical délivré aux termes de la présente partie et approprié au niveau du brevet ou de la licence à convertir.
7. Le titulaire d'un brevet PPL/IR en vigueur et valide délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, et d'un certificat médical approprié, peut demander la conversion du brevet en question et des qualifications par [ÉTAT], à condition que les impératifs suivants soient satisfaits :
	* + 1. Le demandeur est le titulaire d’un certificat de validation en vigueur délivré aux termes du paragraphe 2.2.4.1 de la présente partie ;
			2. Le demandeur a effectué 75 heures de vol dans un aéronef immatriculé dans [ÉTAT], exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation ;
			3. Le demandeur de la conversion présente à la Régie le brevet ou la licence étranger et la preuve des 75 heures de vol en soumettant le dossier (comme le carnet de vol) ; et
			4. Le demandeur détient ou obtient un certificat médical délivré aux termes de la présente partie et approprié au niveau du brevet ou de la licence à convertir.
8. Les qualifications figurant sur le brevet de pilote étranger d’une personne, qui ont été validées conformément au paragraphe 2.2.4.1 de la présente partie peuvent être portées sur le brevet converti de cette personne.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 , 1.2.2.2 ; 1.2.2.3R ; 1.2.9.1

14 CFR 61.75 ; 63.42

JAR-FCL 1/2/4.015

#### Validation des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant

1. Nonobstant les paragraphes 2.2.4.1 et 2.2.4.2 de la présente partie, la Régie peut délivrer un certificat de validation avec les qualifications pertinentes au titulaire d'un brevet ou d'une licence étranger, en vigueur et valide et d'un certificat médical en vigueur, à condition :
2. Que le brevet ou la licence ait été délivré par un autre État contractant ;
3. Que la Régie soit convaincue que le brevet ou la licence a été délivré au moins sur la base de la présente partie ;
4. Qu'il y ait un accord entre la Régie et l'autre État contractant sur la reconnaissance des brevets et licences et, selon le cas, pour les maintenir, ainsi que les qualifications, en vigueur et valides ; et
5. Que le demandeur du certificat de validation démontre, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes à la licence ou au brevet à valider, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Météorologie ;
			3. Procédures d'exploitation ; et
			4. RT.
6. Le demandeur du certificat de validation présente ce qui suit à la Régie :
7. Le brevet ou la licence étranger et la preuve qu'il est en vigueur en présentant le dossier (carnet de bord, par exemple) ;
8. Le certificat médical pertinent pour la licence ou le brevet à valider, à condition que le certificat médical étranger réponde aux impératifs de la présente partie ; et
9. La preuve de sa compétence linguistique dans la langue de [ÉTAT] et en anglais, comme spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie ou fait la preuve à la Régie de ses aptitudes linguistiques comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
10. Avant de délivrer la validation, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet ou la licence.
11. La Régie peut délivrer un certificat de validation qui sera valide pour 1 année, à condition que le brevet ou la licence, les qualifications, les autorisations et le certificat médical étrangers demeurent valides.
12. Les procédures de validation des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant figurent à la NMO 2.2.4.3.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 1.2.2.3R

14 CFR 61.75 ; 63.42

JAR-FCL 1/2/4.015

#### Conversion des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant

1. Nonobstant les paragraphes 2.2.4.1 et 2.2.4.2 de la présente partie, la Régie peut délivrer un brevet ou une licence avec les qualifications pertinentes au titulaire d'un brevet ou d'une licence étranger, en vigueur et valide, à condition :
2. Que le brevet ou la licence ait été délivré par un autre État contractant ;
3. Que la Régie soit convaincue que le brevet ou la licence a été délivré au moins sur la base de la présente partie ; et
4. Qu'il y ait un accord entre la Régie et l'autre État contractant en ce qui concerne la reconnaissance des brevets et licences.

Note 1 : Le registre des accords et la liste associée des États contractants figurent dans la base de données sur les accords et arrangements aéronautiques de l’OACI.

Note 2 : Le terme « réglementation commune d’octroi des licences » se réfère à un cadre réglementaire commun en la matière qui soit juridiquement contraignant et s’applique directement aux États contractants parties à l’accord, qui reconnaissent le processus de validation automatique. Les réglementations communes d’octroi des licences utilisées par lesdits États prévoient des impératifs identiques pour la délivrance de licences, le maintien de la compétence et l’expérience récente. Un organe régional de sécurité de l'aviation peut élaborer et maintenir de telles réglementations communes pour ses États contractants.

1. Le demandeur de la conversion présente ce qui suit à la Régie :
2. Le brevet ou la licence étranger et la preuve qu'il est en vigueur en présentant le dossier (carnet de bord, par exemple) ;
3. Le certificat médical pertinent pour le brevet ou la licence, s'il doit être converti, ou le certificat médical délivré aux termes de la présente partie, pertinent pour le brevet ou la licence recherché ; et
4. La preuve de sa compétence linguistique dans la langue de [ÉTAT] et en anglais, comme spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie ou fait la preuve à la Régie de ses aptitudes linguistiques comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
5. Le demandeur démontre, à la satisfaction de [RÉGIE] les connaissances, pertinentes à la licence à convertir, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
6. Le droit aérien ;
7. Météorologie ;
8. Procédures d'exploitation ; et
9. RT.
10. Avant de délivrer la licence, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet ou la licence.
11. Les procédures de conversion des brevets et licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant figurent à la NMO 2.2.4.4.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 1.2.2.3R

#### Validation pour les aéronefs loués, affrétés ou banalisés

1. Les impératifs figurant au paragraphe 2.2.4.1 de la présente partie ne s’appliquent pas lorsque les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] sont loués, affrétés ou banalisés par un exploitant d’un autre État contractant, à condition que pendant la durée de la location l'État de l’exploitant ait accepté la responsabilité de la supervision technique et/ou de l’exploitation de l’aéronef conformément à l’Article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
2. Les brevets et licences de l'équipage de conduite de l'autre État contractant peuvent être validés par la Régie, à condition que les privilèges de la validation des brevets ou licences de l'équipage de conduite soient restreints à leur utilisation durant la période de location, d'affrètement ou de banalisation, seulement pour les aéronefs mentionnés se livrant à des opérations n'impliquant pas un exploitant de [ÉTAT], directement ou indirectement par le biais d'une location avec équipage ou de tout autre arrangement commercial.
3. Avant de délivrer la validation, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations, y compris les compétences linguistiques en anglais de niveau 4 au minimum, et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet ou la licence.

Convention de Chicago, Article 83 bis

14 CFR 61.77

JAR-FCL 1/2/4.015

#### Validation temporaire de brevets de pilotes ne relevant pas de [ÉTAT] détenus par des pilotes d'avionneurs

1. Dans les cas où il faut la validation d'un brevet de pilote ne relevant pas de [ÉTAT] pour accomplir des tâches spécifiques d'une durée déterminée, la Régie peut délivrer une validation temporaire d'un tel brevet pour ces tâches, comme indiqué au présent paragraphe.
2. Nonobstant les impératifs requis dans les paragraphes 2.2.4.1, 2.2.4.2, 2.2.4.3 ou 2.2.4.4 de la présente partie, la Régie peut valider temporairement un brevet délivré par un autre État contractant conformément aux dispositions de l’Annexe 1 de l’OACI, y compris une qualification d’instructeur ou une autorisation d’examinateur délivrée par cet État, à condition que le titulaire du brevet :
3. Possède le brevet, le certificat médical, les qualifications de type et les qualifications appropriés, dont celles d'instructeur ou d'examinateur, valides dans l'État l'ayant délivré pour les tâches proposées ;
4. Démontre, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes au brevet à valider, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Météorologie ;
			3. Procédures d'exploitation ; et
			4. RT ;
5. Produire la preuve de sa compétence linguistique dans la langue de [ÉTAT] et en anglais, comme spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie ou fait la preuve à la Régie de ses aptitudes linguistiques comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.2 de la présente partie.
6. Soit employé par un avionneur ou un ATO situé hors de [ÉTAT] et assurant une formation au nom d'un avionneur ; et
7. Soit limité à se livrer à l'instruction et au test de pilotes pour la délivrance d'une qualification de type initiale, à la supervision du vol de ligne initial par les pilotes d'un exploitant de [ÉTAT], à des vols de convoyage, à des vols de ligne initiaux, à des démonstrations de vol ou à des vols d'essai.
8. Chaque fois qu’il se livre à ou supervise un vol de ligne, le pilote est aussi tenu de répondre aux impératifs pertinents de la Partie 8 de la présente réglementation.
9. Avant de délivrer la validation temporaire, [ÉTAT] vérifiera l'authenticité du brevet, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet.
10. La durée de la validation temporaire est de 1 année.

JAR-FCL 1.015(b)(4) ; Appendice 3 à 1.015

#### Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronef

1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE VALIDATION.
2. Une personne détenant une licence AMT en vigueur et valide, délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la validation de cette licence pour utilisation pour les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT], à condition que les impératifs suivants soient satisfaits :
	* + 1. Le demandeur du certificat de validation présente à la Régie le brevet étranger et la preuve de l'expérience requise en soumettant son dossier personnel (comme le carnet de vol).
			2. Le demandeur du certificat de validation fait la preuve à la Régie de sa compétence dans la langue de [ÉTAT] et en anglais si cela est requis.
3. Avant de délivrer la validation, la Régie vérifiera l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence.
4. La Régie ne validera les qualifications et autorisations du brevet étranger qu'en même temps que la validation du brevet.
5. La Régie peut délivrer un certificat de validation valide pour 1 année, à condition que la licence, les qualifications et les autorisations étrangères demeurent valides.
6. Le demandeur du certificat de validation doit démontrer, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes à la licence à valider, de ce qui suit :
7. Le droit aérien ;
8. Les impératifs applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue ; et
9. AMO et procédures.
10. Le demandeur du certificat de validation passe un test des compétences pour la licence et les qualifications pertinentes qu'il veut faire valider et ayant trait aux privilèges de la licence détenue ; et
11. Le demandeur du certificat de validation a un minimum de 4 ans d’expérience AMT.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 4.2.1.2 ; 4.2.1.3(a)(1)

#### Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronef

1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE CONVERSION. Une personne détenant une licence AMT en vigueur et valide, délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la conversion de cette licence pour utilisation pour les aéronefs immatriculés dans [ÉTAT], à condition que les impératifs suivants soient satisfaits :
2. Le demandeur de la conversion présente à la Régie le brevet étranger et la preuve de l'expérience requise en soumettant son dossier personnel (comme le carnet de vol).
3. Le demandeur de la conversion fait la preuve à la Régie de sa compétence dans la langue de [ÉTAT] et en anglais si cela est requis.
4. Le demandeur de la conversion doit démontrer, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes à la licence à convertir, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Les impératifs applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue ; et
			3. AMO et procédures ;
5. Le demandeur de la conversion passe un test des compétences pour la licence et les qualifications pertinentes qu’il veut faire convertir et ayant trait aux privilèges de la licence détenue ; et
6. Le demandeur de la conversion a un minimum de 4 ans d’expérience AMT.
7. Avant de délivrer la licence convertie, la [RÉGIE] vérifiera l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence.
8. La [RÉGIE] ne convertira les qualifications et autorisations de la licence étrangère qu'en même temps que la conversion de la licence.
9. Conversion de licences AMT ayant été validées conformément au paragraphe 2.2.4.7 de la présente partie.
10. Le titulaire d’une licence en vigueur et valide d’AMT délivrée par un autre État contractant conformément à l’Annexe 1 de l’OACI, qui détient une validation conformément au paragraphe 2.2.4.7 de la présente partie et peut prouver avoir effectué des travaux de maintenance pendant 12 mois sur des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] peut convertir sa licence AMT sans autres formalités.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.2

#### Validation des licences d'AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. Nonobstant les paragraphes 2.2.4.7 et 2.2.4.8 de la présente partie, la Régie peut délivrer un certificat de validation avec les qualifications pertinentes au titulaire d'une licence AMT étrangère, en vigueur et valide, à condition :
2. Que le brevet ou la licence ait été délivré par un autre État contractant ;
3. Que la Régie ait déterminé que le brevet ou la licence a été délivré au moins sur la base de la présente partie ;
4. Qu'il y ait un accord entre la Régie et l'autre État contractant sur la reconnaissance des brevets et licences et, selon le cas, pour les maintenir, ainsi que les qualifications, en vigueur et valides ;
5. Le demandeur du certificat de validation doit démontrer, à la satisfaction de la Régie des connaissances, pertinentes à la licence à valider, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
	* + 1. Le droit aérien ;
			2. Les impératifs applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue ; et
			3. AMO et procédures ;
6. Le demandeur du certificat de validation présente ce qui suit à la Régie :
	* + 1. Le brevet ou la licence étranger et la preuve qu'il est en vigueur en présentant le dossier personnel (carnet de bord, par exemple) ; et
7. Le demandeur de la validation fait la preuve à la Régie de sa compétence dans la langue de [ÉTAT] et en anglais si cela est requis.
8. Avant de délivrer la validation, la Régie vérifiera l'authenticité de la licence et des qualifications auprès de l'État ayant délivré la licence.
9. La Régie peut délivrer un certificat de validation valide pour 1 année, à condition que la licence, les qualifications et les autorisations étrangères demeurent valides.
10. Les procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant figurent à la NMO 2.2.4.9.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 1.2.2.3R ; 1.2.9.1

14 CFR 61.75 ; 63.42

JAR-FCL 1/2/4.015

#### Conversion des licences d'AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. Nonobstant les paragraphes 2.2.4.7 et 2.2.4.8 de la présente partie, la Régie peut délivrer un brevet ou une licence avec les qualifications pertinentes au titulaire d'un brevet ou d'une licence étranger, en vigueur et valide, à condition :
2. Que le brevet ou la licence ait été délivré par un autre État contractant ;
3. Que la Régie soit convaincue que le brevet ou la licence a été délivré au moins sur la base de la présente partie ; et
4. Qu'il y ait un accord entre la Régie et l'autre État contractant en ce qui concerne la reconnaissance des brevets et licences.
5. Le demandeur de la conversion présente à la Régie le brevet étranger et la preuve de la validité actuelle de sa licence en soumettant son dossier personnel (comme le carnet de vol).
6. Le demandeur de la conversion fait la preuve à la Régie de sa compétence dans la langue de [ÉTAT] et en anglais si cela est requis.
7. Le demandeur de la conversion doit démontrer, à la satisfaction de la [RÉGIE] des connaissances, pertinentes à la licence à convertir, de ce qui suit concernant [ÉTAT] :
8. Le droit aérien ;
9. Les impératifs applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue ; et
10. AMO et procédures.
11. Avant de délivrer la licence, la Régie vérifiera l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la conversion.
12. Les procédures de conversion des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de brevets et de licences d'un autre État contractant figurent à la NMO 2.2.4.10.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.1 ; 1.2.2.2 ; 4.2.1.2

#### Validation automatique des licences délivrées par des États contractants faisant l’objet d'un accord formel dans le cadre des réglementations communes d’octroi des licences

1. Nonobstant les impératifs énoncés aux paragraphes 2.2.4.3 et 2.2.4.9 de la présente partie, la Régie peut valider automatiquement les licences délivrées par d’autres États contractants si la Régie et les autres États contractants en question :
2. Ont adopté des réglementations communes d’octroi des licences conformes à l’Annexe 1 de l’OACI ;
3. Ont souscrit un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;
4. Ont établi un système de surveillance pour veiller à la mise en œuvre continue des règlementations communes d’octroi des licences ; et
5. Ont enregistré l’accord auprès de l’OACI conformément à l’Article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
6. La Régie, lorsqu’elle délivre une licence, une qualification ou un certificat conformément aux impératifs du paragraphe 2.2.4.11(a) de la présente sous-section :
7. Endossera la licence, la qualification ou le certificat pour indiquer qu’il est valide par l’intermédiaire d'un accord enregistré auprès de l’OACI conformément au paragraphe 2.2.4.11(a)(4) de la présente sous-section ;
8. Délivrera une pièce jointe numérotée à la licence, à la qualification ou au certificat comportant les informations requises par la NMO 2.2.4.11, ou, jusqu’au 31 décembre 2022 pour les licences délivrées avant le 9 novembre 2017, utilisera un autre moyen pour documenter de manière effective les informations requises par la NMO 2.2.4.11, devant être transportées à bord de l’aéronef ou accessibles ; et
9. Délivrera une traduction en anglais de ladite pièce jointe si la licence est dans une langue autre que l’anglais.

Note 1 : Le registre des accords et la liste associée des États contractants figurent dans la base de données sur les accords et arrangements aéronautiques de l’OACI.

Note 2 : Le terme « réglementation commune d’octroi des licences » se réfère à un cadre réglementaire commun en la matière qui soit juridiquement contraignant et s’applique directement aux États contractants parties à l’accord, qui reconnaissent le processus de validation automatique. Les réglementations communes d’octroi des licences utilisées par lesdits États prévoient des impératifs identiques pour la délivrance de licences, le maintien de la compétence et l’expérience récente. Un organe régional de sécurité de l'aviation peut élaborer et maintenir de telles réglementations communes pour ses États contractants.

OACI, Annexe 1 : 1.2.2.3 ; 1.2.2.3.1 et Notes 1 et 2 ; 1.2.2.3.2 ; 1.2.2.3.2.1 et Note ; Supplément C : 1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 1.5

### Impératifs en matière de formation et d'administration de tests

#### Documentation de la formation et de l'expérience aéronautique

1. Chaque personne documente et enregistre ce qui suit d'une façon qui soit acceptable pour la Régie :
2. La formation et/ou l’expérience servant à répondre aux impératifs requis pour l'obtention d'une licence, d'une qualification, d'un aval et/ou d'une autorisation figurant dans la présente partie ; et
3. L'expérience requise pour faire la preuve du maintien du caractère récent de l'expérience aéronautique conformément aux impératifs de la présente partie.

#### Formation se déroulant dans un ATO

1. La formation approuvée pour les licences du personnel de l'aviation a lieu dans un ATO.
2. La Régie peut approuver un programme de formation pour une licence, une qualification, une autorisation ou un aval, qui donne d’autres moyens de se conformer aux impératifs en matière d’expérience prescrits dans la présente partie, lorsque la formation est effectuée dans un ATO, avec un cursus spécial approuvé par la Régie aux termes de la Partie 3 de la présente réglementation.
3. Avant d'autoriser d'autres moyens de conformité permettant à un ATO de se livrer à une formation ne répondant pas aux impératifs normalement requis en matière d'expérience, la Régie s'assurera que le programme de formation approuvé donne un niveau de compétence au moins égal à celui qui est fourni par les impératifs minimums d'expérience pour le personnel ne bénéficiant pas d'un tel cursus spécial.
4. La Partie 3 de la présente réglementation prévoit les impératifs pour la certification et l’administration des ATO pour la conduite de formations approuvées.
5. La formation basée sur les compétences approuvée pour les licences du personnel de maintenance des aéronefs a lieu dans un ATO.
6. À compter du 3 novembre 2022, la formation basée sur les compétences approuvée pour l’équipage de conduite à distance et le personnel de maintenance des SATP se déroule dans un ATO.

Note 1 : Pour les détails relatifs à la formation, voir la Partie B-5 du Doc 7192 de l'OACI et le Doc 9379 de l’OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d’un système national de délivrance des licences du personnel. Les plans d’ensemble de la formation pour la licence de (technicien/ingénieur/mécanicien) de maintenance d'aéronef et le brevet MPL, qui comprennent les divers niveaux de compétence, figurent dans le Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Le personnel approuvant les programmes MPL ou évaluant la fourniture de la formation et la performance des élèves doit être formé aux principes et aux procédures spécifiques aux MPL de façon appropriée. Ceci est abordé plus en détail dans le Doc 9841 de l'OACI, Manuel d'agrément des organismes de formation.

OACI, Annexe 1 : 1.2.8.1 ; 1.2.8.2 ; 1.2.8.3 ; 1.2.8.4 ; 1.2.8.5

OACI, Doc. 9841

14 CFR 141 ; 142 ; 147

JAR-FCL 1/2/4.055 ;147

#### Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol

1. Sauf comme cela est spécifié au paragraphe 2.2.5.3(b) de la présente sous-section, aucun membre du personnel navigant ne peut obtenir de crédit pour l’utilisation de tout FSTD pour répondre aux impératifs de la présente partie pour toute formation, tout test ou toute vérification, à moins que ce simulateur de vol ou dispositif d'entraînement au vol soit approuvé par la Régie pour :
2. La formation, les tests et les vérifications pour lesquels il est utilisé ;
3. Chaque manœuvre, procédure ou fonction de membre d'équipage particulière qui est effectuée ; et
4. La représentation de la catégorie et de la classe spécifiques de l'aéronef, le type d'aéronef, une variation particulière du type d'aéronef ou groupe d'aéronefs pour certains appareils d'entraînement au vol.
5. Le FSTD doit posséder la même technologie des instruments de vol de base (indicateur d'assiette, vitesse anémométrique, altimètre et référence de cap) que ceux de l'aéronef utilisé par l'exploitant.
6. Les exploitants ayant des affichages électroniques/en verre utilisent des simulateurs ayant des affichages électroniques/en verre.
7. Les exploitants ayant des instruments standards utilisent des simulateurs ayant des instruments standards.
8. Les exploitants ne donnent pas de formation aux différences ou aux variantes entre les aéronefs ayant un affichage électronique en verre et ceux ayant des instruments standards.
9. La Régie peut approuver un appareil autre qu'un FSTD à des fins spécifiques.
10. L'utilisation d'un FSTD pour l'entraînement, les tests et les vérifications pour lesquels un membre d'équipage doit obtenir un crédit est approuvée par la Régie, qui s'assurera que le FSTD est approprié pour la tâche.

N. B. : Voir le Doc 9625 de l’OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol.

OACI, Annexe 1 : 1.2.1.1 ; 2.1.6 ; 2.5.3.3 ; 3.3.1.4.1, 4.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, Note 2 ; 9.3.2 ; 9.4.4, Note 1

OACI, Annexe Partie III, Section III : 7.3.1, Note 2 ; 7.3.2(a) ; 7.4.3.1, Note 1

14 CFR 61.1 ; 61.4

JAR-FCL 1.240 ; 1.245 et App. ; 1/2/4.005 ; 1/2/4.025

#### Tests et vérifications des connaissances et compétences ─ Heure, lieu, personnes désignées et format

1. Les tests et vérifications des connaissances et compétences prescrits par ou aux termes de la présente partie sont administrés à des dates, sur des lieux et par des personnes autorisées et désignées par la Régie.
2. Le test des connaissances est administré sous forme écrite ou au format informatique, sauf pour celui d'une licence d'instructeur ou une qualification supplémentaire d'instructeur pour la même catégorie d'aéronef, qui peut l'être à l'oral.
3. Les candidats peuvent, outre le test des connaissances écrit, être interrogés oralement durant le test, si cela est approprié.

14 CFR 61.33

JAR-FCL 1/2/4.030

#### Tests et vérification des connaissances et des compétences ─ Conditions préalables, notes de passage et nouveau test après un échec

1. Une personne demandant à passer un test des connaissances ou des compétences doit avoir obtenu tout aval requis, comme spécifié dans la présente partie pour la licence, la qualification ou l'autorisation concernée, démontrant qu'elle répond à ce qui est requis en matière de formation et/ou d'expérience pour se voir administrer le test.

N. B. : Les impératifs d'aval peuvent être différents entre les licences et figureront sur chaque section de licence de la présente partie selon le cas.

1. Une personne demandant à passer un test des connaissances ou des compétences reçoit une autorisation écrite de la Régie pour le passer ou le passer à nouveau.
2. Un demandeur de test des connaissances ou des compétences produit, au moment de la soumission de la demande, une pièce d'identité appropriée, sous forme de document d’identification délivré par un gouvernement, comportant :
3. Une photographie ;
4. Sa signature ;
5. La date de naissance indiquant que le demandeur répond ou répondra aux conditions d'âge de la présente partie pour la licence recherchée avant la date d'expiration du rapport du test des connaissances du membre du personnel navigant ; et
6. L'adresse domiciliaire si elle est différente de l'adresse postale du demandeur.
7. La Régie spécifie les notes minimales de passage.
8. Avant d'essayer de passer le test des compétences pour une licence ou une qualification, un demandeur doit :
9. Avoir réussi le test des connaissances requis dans les 24 mois civils précédant le mois durant lequel le demandeur réussit le test des compétences ; ou
10. Si un demandeur pour une ATPL a réussi le test des connaissances ATP dans les 7 années avant de réussir le test des compétences ATP, à condition qu’il soit et ait été continuellement employé en tant que membre d’un équipage de conduite par le titulaire d’un certificat aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation au moment du test des compétences ATP.
11. Lorsqu'un demandeur doit fournir un aéronef pour un test des compétences, ledit aéronef :
12. Est en état de navigabilité et certifié ;
13. Peut fonctionner dans tous les domaines d’exploitation appropriés à la qualification recherchée et n'a pas de limitations d’exploitation interdisant son utilisation dans quelque domaine d’exploitation que ce soit, requis pour le test ;
14. N’a pas de limitations d’exploitation qui interdisent les tâches requises pour le test des compétences ;
15. Est de la même catégorie, de la même classe et du même type d’immatriculation nationale, étrangère ou militaire, selon le cas, que la licence et/ou la qualification pour laquelle le demandeur fait la demande, avec une lettre appropriée d’autorisation d’utilisation de l’aéronef dans le cadre d'un test des compétences si le demandeur n’est pas le propriétaire de l’aéronef d’immatriculation étrangère ou militaire ;
16. A :
	* + 1. Double commande fonctionnant pleinement ;
			2. Au moins deux stations de pilote avec visibilité adéquate pour chaque personne pour exploiter l’aéronef en sécurité ; et
			3. Une visibilité adéquate du poste de pilotage et de l’extérieur pour évaluer la performance du demandeur lorsqu’un siège de service supplémentaire est fourni pour l’examinateur.
17. Si le demandeur doit passer un test des compétences segmenté avec un FSTD et un aéronef, le FSTD doit être approuvé par la Régie.
18. REPASSER UN TEST APRÈS UN ÉCHEC.
19. Une personne demandant à passer un test des connaissances ou des compétences et ne le réussissant pas, peut demander à le repasser seulement après avoir reçu :
	* + 1. Le formulaire de formation requis, remis par un instructeur homologué qui a déterminé que le demandeur est apte à réussir le test ; et
			2. L'aval d'un instructeur homologué ayant assuré la formation supplémentaire du demandeur.
20. Un demandeur de licence FI avec qualification de catégorie d'avion, ou d'une licence FI avec qualification de catégorie planeur, qui n'a pas réussi le test des compétences en raison de déficiences dans la reconnaissance d'un décrochage, d'un début de vrille, des vrilles ou de sortie de vrille, doit :
	* + 1. Se conformer aux impératifs du paragraphe 2.2.5.5(f)(1) de la présente sous-section avant de repasser le test ;
			2. Apporter pour le nouveau test un aéronef de la catégorie ou qualification recherchée et certifié pour les vrilles ; et
			3. Faire la démonstration à un examinateur de ses connaissances en décrochage, début de vrille, vrilles et sortie de vrille lors du nouveau test.

OACI, Annexe 1 : 2.1.1.3.1 ; 3.1.1.1 ; 4.1.2

OACI, Doc 9379, Partie II : 5.2.1 ; 5.2.3 ; 5.3.1 ; 5.3.3

14 CFR 61.35 ; 61.39 ; 61.45 ; 61.49

JAR-FCL 1/2 : 480

#### Confiance dans la formation et l'administration de tests d'un autre État contractant

1. La Régie peut se reposer sur le système de formation et d'administration de tests d'un autre État contractant comme fondation de son propre cursus de formation approuvé, y compris l'administration de tests écrits ou de compétences requis par les licences de personnel navigant, à condition qu'elle ait passé un accord avec l'autre État contractant dont le système de formation et/ou d'administration de tests est utilisé.
2. Le demandeur soumet une demande d'approbation écrite, et la reçoit de la Régie avant d'être formé et/ou testé dans le cadre d'un système administré par un autre État contractant.

OACI, Annexe 1 : 1.2, Note 1

OACI, Doc 9376, Chapitre 4 : 4.12.3.

### Impératifs d’ordre général pour les instructeurs

1. Un demandeur de licence et qualification ou autorisation d’instructeur, outre les impératifs spécifiques figurant dans la présente partie, a obtenu et consigné une formation effectuée par un instructeur homologué sur les principes fondamentaux de la pédagogie et réussi un test des connaissances dans les domaines suivants d'instruction :
2. Techniques de pédagogie appliquée ;
3. Évaluation des résultats des élèves dans les sujets faisant l'objet d'une instruction au sol ;
4. Le processus d'acquisition de connaissances ;
5. Les éléments d'un enseignement efficace ;
6. L'évaluation et les tests des élèves, les philosophies de la formation ;
7. L'élaboration de programmes de formation ;
8. La planification des leçons ;
9. Les techniques pédagogiques en salle de classe ;
10. L’utilisation des aides à la formation, dont les FSTD selon le cas ;
11. L'analyse et la correction des erreurs commises par les élèves ;
12. La performance humaine pertinente à l'instruction de pilotage ;
13. Les dangers de la simulation de défaillances et mauvais fonctionnements de systèmes dans l'aéronef ; et
14. Les principes de la gestion des menaces et des erreurs.
15. Les demandeurs suivants ne sont pas requis de se conformer au paragraphe 2.2.6(a) de la présente sous-section :
16. Le titulaire d'une licence ou autorisation d'instruction délivrée aux termes de la présente partie et qui a déjà réussi le test des connaissances dans les domaines d'enseignement ;
17. Le titulaire d'un certificat d'enseignant en vigueur délivré par une autorité nationale ou locale, qui autorise la personne à enseigner au niveau secondaire ou supérieur ; et
18. Une personne faisant la preuve qu'elle possède un niveau d'expérience équivalent, acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 1 : 2.8.1.1

14 CFR 61.185 ; 141.35(a)(3)(i) ; 141.36(a)(3)(i) ; 142.47(c)

JAR-FCL 4 : AMC à 4. 365

### Examinateurs désignés

1. La Régie peut désigner des personnes privées pour faire fonction de représentants du [DIRECTEUR DE L’AVIATION CIVILE] pour examiner, inspecter et tester des personnes et des aéronefs aux fins de délivrance de licences, qualifications et certificats de personnel navigant et d'aéronefs.
2. Les impératifs spécifiques à chaque type d'examinateur désigné figurent à la section appropriée d'octroi de licence de la présente partie ayant trait aux conditions d'obtention d'une licence des personnes à examiner.
3. La Régie délivrera à chaque examinateur désigné un certificat d'autorité et une carte d'identité de personne désignée, spécifiant la désignation pour laquelle la personne est qualifiée et sa durée.

14 CFR 183.13

### Spécifications et format de la licence

1. La licence :
2. Est en un matériau convenable, comme indiqué à l'Annexe 1 de l'OACI : 5.1.2
3. Est délivrée sous une forme et par une manière prévue par la NMO 2.2.8.
4. Comporte la date de son expiration et celle des qualifications.
5. Est délivrée dans la langue de [ÉTAT] et accompagnée d'une traduction en langue anglaise.

OACI, Annexe 1 : 5.1 ; 5.1.1 ; 5.1.2 ; 5.1.4

JAR-FCL 1/2/4.075

### Suspension ou révocation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat

Note 1 : Voir également 1.3 de la présente réglementation.

Note 2 : L’exécution de la suspension ou de la révocation d’une licence, etc., variera d'un État à l'autre en fonction de la structure juridique de l'État. Les alinéas du paragraphe 2.2.9 de la présente partie sont donnés en exemple et combinés à partir de 14 CFR 13.19 et de l’ordre 2150.3C de la FAA.

#### Suspension d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat

1. Si, conformément à [LA LOI SUR L’AVIATION/SECTION 611 DE LA LOI RELATIVE À LA SÉCURITÉ DE L’AVIATION CIVILE], la Régie détermine qu'une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat doit être suspendu dans l'intérêt de la sécurité, elle peut agir comme suit :
2. Si la Régie découvre des faits indiquant un manque de compétence ou de qualification, elle peut requérir qu'un demandeur ou titulaire de toute licence, qualification, autorisation ou de tout certificat de validation repasse tout ou partie des tests de connaissances ou pratiques requis pour toute licence, qualification, ou autorisation ou tout certificat de validation en question ou pour tout renouvellement ou toute nouvelle délivrance. La Régie peut suspendre la validité de cette licence, qualification, autorisation et/ou du certificat de validation en attendant les résultats des nouveaux tests.
3. La Régie donnera à la personne dont la licence, la qualification, l’autorisation ou le certificat a été amendé, modifié, suspendu ou révoqué, une notification écrite de l’amendement, de la modification, de la suspension ou de la révocation, et lui accordera l’occasion d’être entendue conformément au paragraphe 1.3 de la présente réglementation.
4. La Régie peut également, après avoir notifié par écrit la personne en question, en indiquant les raisons d'une telle action, suspendre la validité de toute licence, qualification ou autorisation et/ou de tout certificat de validation dans les cas suivants :
	* + 1. Lors de l'enquête suivant une catastrophe ou un incident d'aviation ;
			2. Dans les cas prouvés d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive ;
			3. Si le titulaire a agi en contravention de ses privilèges ; et/ou
			4. En attendant les résultats de l'enquête sur une violation suspectée de cette réglementation ou du droit de l'aviation aux termes duquel cette réglementation est affectée.
5. Une fois la suspension en vigueur, la personne concernée doit cesser immédiatement d'exercer les privilèges de la licence, du certificat, de la qualification ou de l'autorisation affecté. La personne concernée remet à la Régie, dans les 8 jours suivant la réception de l'ordre, toute licence ou tout certificat de validation en sa possession faisant l’objet de la suspension. Si la personne ne le fait pas, la Régie peut révoquer tous les certificats de ce type détenus par cette personne.
6. Lorsqu'une suspension est limitée à une ou plusieurs qualifications mentionnées sur la licence ou le certificat de validation, la Régie délivrera à la personne concernée une nouvelle licence ou un nouveau certificat de validation omettant toutes les qualifications qui font l'objet de la suspension.
7. La Régie peut annuler une suspension dans les cas suivants :
	* + 1. Si la personne faisant l'objet de la suspension a passé et réussi les tests des connaissances ou des compétences requis pour toute licence, toute qualification ou toute autorisation problématique figurant au paragraphe 2.2.9.1(a) de la présente sous-section ;
			2. Si la personne concernée a acquis l'expérience supplémentaire requise ; ou
			3. En révoquant la licence, la qualification, l'autorisation et/ou le certificat de validation.
8. Une fois la suspension annulée autrement que par révocation, la Régie délivrera à la personne concernée une nouvelle licence ou un nouveau certificat de validation.

14 CFR 13.19

#### Suspension d'un certificat médical

1. En cas de doute quant à l'aptitude physique et mentale du titulaire d'un certificat médical, la Régie peut déterminer que la personne concernée doit se soumettre un nouvel examen médical complet ou partiel et peut suspendre la validité de ce certificat médical jusqu'à ce que l'examen soit effectué avec des résultats favorables.
2. La Régie peut également suspendre la validité d'un certificat médical en cas de rejet temporaire pour raisons médicales.
3. La Régie fournira une notification écrite de la suspension au titulaire du certificat médical, et explique les raisons de la suspension.
4. La personne détenant le certificat médical suspendu doit le remettre à la Régie dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification.
5. Dans les cas où l'aptitude physique et mentale de la personne concernée le permet, la Régie peut délivrer à la personne dont le certificat médical d'une classe particulière a été suspendu un nouveau certificat médical d'une classe inférieure.
6. La Régie peut lever une suspension si l’examen médical prévu au paragraphe 2.2.9.2(a) de la présente sous-section a été réussi avec des résultats satisfaisants. Si une suspension est levée, la personne concernée reçoit un nouveau certificat médical, sauf en cas de révocation du certificat médical.

14 CFR 67.403

#### Révocation de licences, qualifications, autorisations et certificats

1. Une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat est révoqué si le titulaire a perdu les compétences requises pour exercer les privilèges figurant sur le document ou ne répond pas aux normes médicales appropriées comme indiqué par les résultats d'un examen ou d'un test médical.
2. Une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat peut être révoqué si le titulaire a fait une déclaration contraire à la vérité pour obtenir ou maintenir cette licence, cette qualification, cette autorisation ou ce certificat, ou s'il a fourni des données incorrectes lors d'un examen et/ou d'un test médical requis pour la délivrance, le maintien ou le renouvellement de ces documents.
3. Une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat est révoqué en cas d'inconduite, d'imprudence ou d'insouciance excessive prouvée. Le titulaire de la licence sera notifié de la révocation par écrit en donnant les raisons.
4. Une personne dont la licence ou le certificat a été révoqué est dans l'obligation de remettre à la Régie l'ensemble des licences ou certificats en sa possession faisant l'objet de la révocation, dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification par la Régie.
5. La personne qui s'est vu refuser le privilège de manipuler les commandes d'un aéronef sur jugement prononcé par un tribunal est aussi dans l'obligation de remettre à la Régie toutes les licences et tous les certificats en sa possession dans les 8 jours après avoir eu connaissance du jugement ou après qu'il puisse être raisonnablement estimé qu'elle en a eu connaissance.

14 CFR 61.19(f) ; 67.403

JAR-FCL 1/2/3/4.010

## Catégories, qualifications, autorisations et avals des brevets de pilote\*, délivrance de licences d'instructeur de pilotes et de pilotes-examinateurs

### Généralités

#### Applicabilité

1. La présente section donne les impératifs pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance, selon le cas, de brevets, qualifications et autorisations de pilotage\*.

#### Règles d'ordre général concernant les brevets, qualifications, autorisations et désignations

1. Avant de se voir délivrer tout brevet, toute qualification, toute autorisation ou toute désignation de pilote\*, un demandeur doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour ce brevet, cette qualification ou cette autorisation.
2. Une personne ne fait pas fonction de PIC ou de CP, ou, à compter du 3 novembre 2022, de PIC ou de CP à distance de tout aéronef pour quelque catégorie que ce soit, sauf si elle détient un brevet de pilote\* délivré conformément aux impératifs de la présente partie.
3. Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'un brevet, d'une qualification, d'une autorisation ou d'une désignation, un demandeur doit répondre aux impératifs spécifiés pour ce brevet, cette qualification, cette autorisation ou cette désignation.

\*N. B. : À compter du 3 novembre 2022, le terme « pilote » comprend les RP.

OACI, Annexe 1 : 2.1.1.1, 2.1.1.3

14 CFR 61.3 (a)

JAR-FCL 1/2.010

#### Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite

1. Une personne n’agit pas en tant que pilote d’un équipage de conduite d’un aéronef, ou, à compter du 3 novembre 2022, en tant que membre de l’équipage de conduite à distance d'un SATP, immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas un brevet ou un certificat de validation en vigueur indiquant la conformité avec les impératifs de la présente Partie et approprié pour les tâches qu'elle doit effectuer.
2. Aucune personne ne peut agir en tant que PIC ou CP d'un aéronef si elle ne détient pas la qualification de catégorie, de classe et de type pour l'aéronef à faire voler.
3. Lors d'un test des compétences, le demandeur fait fonction de commandant de bord, mais le pilote de sécurité interviendra dans les situations dangereuses.

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 1.2.1.1 ; 2.1.4.1

14 CFR 61.3; 61.31; 61.47(b)

JAR-FCL 1/2.010

#### Crédit pour temps de vol

1. Un élève-pilote ou le titulaire d'un brevet de pilote a le droit de se voir créditer tout le temps de vol en solo, d'instruction en double commande et en tant que commandant de bord pour le temps de vol total requis pour la délivrance initiale d'un brevet de pilote ou d'un brevet de pilote d'une catégorie supérieure.
2. Lorsqu'il fait fonction de CP dans le poste de pilotage d'un aéronef certifié pour être exploité avec un seul pilote dont [ÉTAT] requiert qu'il le soit avec un CP, le titulaire d'un brevet de pilote a le droit de se voir créditer pas plus de 50 % du temps de vol en tant que CP pour le temps de vol total requis pour un brevet de pilote de catégorie supérieure. [ÉTAT] peut autoriser que le temps de vol soit entièrement porté au crédit du temps total de vol requis si l'aéronef est équipé pour être exploité avec un CP et s'il est exploité avec un équipage multiple.
3. Lorsqu'il fait fonction de CP dans le poste de pilotage d'un aéronef certifié pour opérer avec un seul pilote, le titulaire d'un brevet de pilote a le droit de se voir créditer tout le temps de vol pour le temps de vol total requis pour un brevet de pilote de catégorie supérieure.
4. Lorsqu'il fait fonction de commandant de bord, le titulaire d'un brevet de pilote a le droit de se voir créditer tout le temps de vol pour le temps de vol total requis pour un brevet de pilote de catégorie supérieure.

OACI, Annexe 1 : 2.1.9.1 ; 2.1.9.2 ; 2.1.9.3 ; 2.1.9.4

JAR-FCL 1/2.050

#### Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint leur 65e anniversaire

1. Aucune personne détenant un brevet de pilote délivré aux termes de la présente partie ne peut faire fonction de commandant de bord d'un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] à un seul pilote se livrant à des opérations de transport aérien commercial si cette personne a atteint son 60e anniversaire.
2. Aucune personne détenant un brevet de pilote délivré aux termes de la présente partie ne peut faire fonction de pilote d'un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] se livrant à des opérations de transport aérien commercial nécessitant plus d’un pilote si cette personne a atteint son 65e anniversaire.

N. B. : Il faudrait faire attention aux nouveaux impératifs de l’Annexe 1 de l’OACI pour les pilotes qui ont atteint leur 60e anniversaire ; la période de validité de l’évaluation médicale est réduite à 6 mois.

OACI, Annexe 1 : 2.1.10

14 CFR 61.3(j)

JAR-FCL 1/2.060

#### Impératifs d’expérience récente et de compétence professionnelle pour opérations de transport aérien non commercial

N. B. : Pour les opérations de transport aérien commercial, voir 8.4 dans la présente réglementation.

1. Afin de maintenir l’expérience récente et la compétence professionnelle, tous les pilotes doivent répondre aux impératifs des paragraphes 2.3.1.6(b) à (g) de la présente sous-section.
2. Nul n’exploite un aéronef en tant que PIC si ce pilote n’a pas, dans les 24 mois, accompli un vol de recyclage comprenant :
3. Un passage en revue des règles d’exploitation et de vol en vigueur de la Partie 8 de la présente réglementation ;
4. Un passage en revue des manœuvres et procédures qui, à la discrétion de la personne assurant le passage en revue, sont nécessaires pour que le pilote puisse faire la preuve de l’exercice des privilèges accordés par le brevet de pilote en sécurité ;
5. Une vérification de l'aptitude professionnelle à bord de l’aéronef approprié pour la licence, les qualifications ou autorisations détenues, à moins que dans les 24 derniers mois, le pilote a passé l’un des impératifs suivants :
	* + 1. Une vérification de l'aptitude professionnelle ou un test pratique administré par un examinateur agréé de la RAA, pour un brevet de pilote, une qualification ou un privilège d’exploitation ; ou
			2. Un test pratique administré par un examinateur agréé de la RAA pour la délivrance d’un certificat FI, d’une qualification supplémentaire pour un certificat FI, le renouvellement d’un certificat FI ou le rétablissement d’un certificat FI ; et
6. Un aval sur carnet de vol d’un instructeur homologué qui a assuré le passage en revue, certifiant que la personne a passé avec succès ce qui est requis dans les paragraphes 2.3.1.6(b)(3)(i) et (ii) et passé la vérification de l'aptitude professionnelle pertinente.
7. TYPE D’AÉRONEF CERTIFIÉ POUR PLUS D’UN PILOTE.
8. Nul n’est autorisé à faire fonction de commandant de bord d’un type d'aéronef certifié pour plus d’un pilote ou d’un aéronef à turboréacteur, sauf si, depuis le début des 12 derniers mois civils, il a réussi une vérification de l'aptitude professionnelle à bord d’aéronef ou dans un FSTD approuvé à cette fin, avec un représentant autorisé de la Régie.
9. Nul n’est autorisé à faire fonction de copilote d’un type d'aéronef certifié pour plus d’un pilote sauf si, depuis le début des 12 derniers mois civils, il a effectué 3 décollages et atterrissages en étant seul aux commandes d’un aéronef du même type ou dans un FSTD approuvé à cette fin, avec un arrêt complet pour chaque décollage et atterrissage, et a passé la formation au sol appropriée pour le type d’aéronef.
10. TYPE D’AÉRONEF CERTIFIÉ POUR UN SEUL PILOTE ET REQUÉRANT UNE QUALIFICATION DE TYPE SUR LE BREVET DE PILOTE. Nul n’est autorisé à faire fonction de commandant de bord d’un type d'aéronef certifié pour un seul pilote sauf si, depuis le début des 12 derniers mois civils, il a réussi une vérification de l'aptitude professionnelle avec un représentant autorisé de la Régie dans la catégorie, la classe et le type d’aéronef à exploiter, ou dans un FSTD approuvé à cette fin.
11. RÉCENCE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC ou de CP d'un aéronef transportant des passagers si, dans les 90 jours précédents, ce pilote n'a pas :
12. Effectué 3 décollages et atterrissages en étant seul aux commandes d'un aéronef de la même catégorie et de la même classe et, si une qualification de type est requise, du même type ou dans un FSTD approuvé à cette fin.
13. Pour les avions à roue de queue, effectué les trois décollages et atterrissages à bord d’un avion à roue de queue, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
14. Pour les opérations de nuit, effectué les trois décollages et atterrissages requis au paragraphe 2.3.1.6(e)(1) de la présente sous-section de nuit, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
15. OPÉRATIONS IFR. Un pilote ne peut pas piloter un aéronef en tant que commandant de bord dans des conditions IFR ou météorologiques inférieures aux minimums prescrits pour les vols VFR, sauf si dans les 6 mois précédents, le pilote a :
16. Passé une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments aux commandes dans le cadre du test des compétences IR et de la vérification de l'aptitude professionnelle figurant dans les STS de la RAA ; ou
17. Il a effectué au moins 6 heures de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées, dont au moins 3 à bord d’un aéronef de cette catégorie, comprenant :
	* + 1. Six approches aux instruments ;
			2. Les procédures et tâches d’attente ; et
			3. Des routes d’interception et de suivi en utilisant des systèmes électroniques de navigation.
18. OPÉRATIONS AVEC LUNETTES DE VISION NOCTURNE. Nul n’est autorisé à faire fonction de commandant de bord lors d’une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si le pilote a :
19. Effectué et enregistré les tâches suivantes en tant que seule personne aux commandes d’un vol lors d’une opération avec lunettes de vision nocturne, dans les 60 jours précédant le transport de passagers à bord ou dans les 120 jours précédents sans passager à bord :
	* + 1. Trois décollages et atterrissages, avec pour chacun une montée initiale, un palier de croisière, une descente et une phase d’approche du vol si le pilote a l’intention de se servir de lunettes de vision nocturne pendant le décollage et l’atterrissage du vol ;
			2. Trois tâches de vol stationnaire si le pilote a l’intention de se servir de lunettes de vision nocturne lors du pilotage d’hélicoptères ou d'aéronefs à sustentation pendant la phase stationnaire ;
			3. Trois tâches sur l’aire de départ et d’arrivée ;
			4. Trois tâches de passage du vol de nuit assisté à vol de nuit non assisté et retour à un vol de nuit assisté ;
			5. Trois opérations avec lunettes de vision nocturne ou, avec des hélicoptères ou des aéronefs à sustentation, six opérations avec des lunettes de vision nocturne ; ou
			6. Réussi une vérification de l’aptitude professionnelle avec un représentant autorisé de la Régie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.5.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.1

14 CFR 61.55(b)(2) ; 61.57(b) et (c) ; 121.439

JAR-FCL 1/2.026

#### Enregistrement du temps de vol

1. Chaque personne documente et enregistre le temps suivant conformément à la norme NMO 2.3.1.7 d'une façon qui soit acceptable pour la Régie :
2. Formation et/ou expérience servant à répondre aux impératifs requis pour l'obtention d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément à la présente partie ; et
3. L'expérience requise pour faire la preuve du caractère récent de l'expérience aéronautique conformément aux impératifs de la présente partie.

14 CFR 61.51 ; 63.37 ; 63.55

JAR-FCL 1/2/4.080

### Qualification pour catégorie, classe et type, autorisations des catégories II/III et avals

#### Généralités

1. Le titulaire d'un brevet de pilote n'est pas autorisé à faire fonction de PIC ou de CP d'un aéronef, sauf s'il a obtenu les qualifications, autorisations et/ou avals appropriés suivants :
2. La qualification de catégorie appropriée pour l'aéronef spécifiée dans la présente partie ;
3. La qualification de classe appropriée lorsque cela est requis conformément à la présente partie ;
4. Un type de qualification requis conformément à la présente partie ;
5. Une autorisation lorsqu'elle est requise conformément à la présente partie ; ou
6. Un aval lorsqu'il est requis conformément à la présente partie.
7. Le demandeur répond aux impératifs appropriés de la présente partie pour la qualification, l'autorisation ou l'aval recherché pour l'aéronef.
8. Lorsqu'un demandeur fait la preuve de connaissances et de compétences pour la délivrance ou une nouvelle délivrance d'un brevet de pilote, la catégorie et la qualification appropriées pour la classe ou le type d'aéronef utilisé pour la démonstration seront enregistrées sur le brevet.
9. Aux fins de formation, de tests ou de vols spéciaux non payants et sans transport de passagers, une autorisation spéciale peut être fournie par écrit par la Régie au titulaire de la licence au lieu de la qualification de classe ou de type conformément au paragraphe 2.3.2.1(a) de la présente sous-section. La validité de cette autorisation est limitée au temps requis pour effectuer ce vol particulier.

OACI, Annexe 1 : 2.1.3.1 ; 2.1.3.1.1R ; 2.1.3.2 ; 2.1.3.3 ; 2.1.4.1 ; 2.1.4.2 ; 2.1.5.1

14 CFR 61.3

JAR-FCL1/2.225 ; 230

#### Qualifications de catégorie

1. La catégorie d'aéronef est stipulée sur le brevet en tant que qualification.
2. QUALIFICATION DE CATÉGORIE INITIALE.
3. Un demandeur de brevet de pilote reçoit, après avoir répondu avec succès à tous les impératifs requis pour sa délivrance figurant dans la présente partie, le brevet approprié avec mention sur celui-ci de la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, la qualification de classe ou de type.
4. QUALIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES DE CATÉGORIE.
5. Toute qualification de catégorie mentionnée sur un brevet de pilote indique le niveau des privilèges pour lesquels la qualification de catégorie est accordée.
6. Le titulaire d'un brevet de pilote cherchant à obtenir une qualification de catégorie supplémentaire doit :
	* + 1. Répondre aux impératifs de la présente partie qui sont appropriés pour les privilèges pour lesquels la qualification est recherchée ;
			2. Avoir l'aval, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le demandeur a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques et les domaines d'instruction de vol requis ;
			3. Réussir le test des connaissances requis ; et
			4. Réussir le test des compétences requis pour la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, la qualification de classe recherchée.
7. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une qualification de classe sont de faire fonction de pilote pour la classe d'aéronef spécifiée dans la qualification.
8. La validité, le renouvellement ou la nouvelle délivrance de la qualification de catégorie correspondra aux impératifs de validité, renouvellement ou nouvelle délivrance du brevet et, si cela s'applique, à la classe ou au type de qualification figurant dans la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 2.1.1.2 ; 2.1.2.1 ; 2.1.2.3 ; 2.1.2.4 ; 5.1.1.2(XII)

14 CFR 61.5

#### Qualifications de classe

1. La classe d'aéronef, si cela s'applique, est stipulée sur le brevet en tant que qualification.
2. QUALIFICATION DE CLASSE INITIALE.
3. Un demandeur de brevet de pilote reçoit, après avoir répondu avec succès à tous les impératifs requis pour sa délivrance figurant dans la présente partie, le brevet approprié avec mention sur celui-ci de la catégorie, de la classe et, si cela s'applique, de la qualification de type d'aéronef.
4. QUALIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES DE CLASSE.
5. Toute qualification de classe supplémentaire mentionnée sur un brevet de pilote indique le niveau des privilèges pour lesquels la qualification de classe est accordée.
6. Le titulaire d'un brevet de pilote cherchant à obtenir une qualification de classe supplémentaire doit :
	* + 1. Répondre aux impératifs de la présente partie qui sont appropriés pour les privilèges pour lesquels la qualification est recherchée ;
			2. Avoir l'aval, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le demandeur a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques et les domaines d'instruction de vol requis ;
			3. Réussir le test des connaissances requis, sauf si le demandeur détient une qualification de classe pour la même catégorie d'aéronef, au même niveau de brevet de pilote privé ou commercial ; et
			4. Réussir le test des compétences requis pour la qualification de classe recherchée.
7. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une qualification de classe sont de faire fonction de pilote pour la classe d'aéronef spécifiée dans la qualification.
8. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité :
9. D'une qualification de classe multimoteur est d'une année civile ; et
10. D'une qualification de classe monomoteur, ballon à gaz ou ballon à air chaud est de 2 années civiles.
11. DÉLAIS DE RENOUVELLEMENT.
12. Pour le renouvellement d'une qualification monomoteur, ballon à gaz ou ballon à air chaud, le pilote doit :
	* + 1. Passer, dans les 24 mois civils précédents, une vérification de l'aptitude professionnelle dans les domaines d'exploitation indiqués sur le test, qui s'appliquent au niveau de qualification du brevet, de la catégorie et de type ; et
			2. Avoir effectué 12 heures de vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration.
13. Pour le renouvellement d'une qualification de classe monomoteur, le pilote doit :
	* + 1. Passer, dans les 12 mois civils précédents, une vérification de l'aptitude professionnelle dans les sujets indiqués sur le test des compétences, qui s'appliquent au niveau de qualification du brevet, de la catégorie et de type ; et
			2. Avoir effectué 10 secteurs de route dans les 3 mois précédant la date d'expiration.
14. Lorsque cela s'applique, la vérification de l'aptitude professionnelle comprend les procédures aux instruments, dont celles d'approche et d'atterrissage aux instruments dans des conditions normales, anormales et d'urgence, y compris une panne simulée de moteur.
15. Si un pilote se présente pour le test de vérification de l'aptitude professionnelle requis dans la présente section, dans le mois civil précédant ou suivant celui durant lequel elle doit avoir lieu, il est considéré, pour calculer quand la prochaine vérification doit avoir lieu, comme l'ayant présenté durant le mois pendant lequel elle devait avoir lieu.
16. NOUVELLE DÉLIVRANCE.
17. Si la qualification de classe a expiré, le demandeur doit :
	* + 1. Avoir pris un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'aval selon lequel cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
			2. Réussir le test des compétences requises pour la catégorie et/ou la classe d'aéronef concerné.
18. Lorsque cela s'applique, le test des compétences comprend les procédures aux instruments, dont celles d'approche et d'atterrissage aux instruments dans des conditions normales, anormales et d'urgence, y compris une panne simulée de moteur.

OACI, Annexe 1 : 2.1.3.1 ; 2.1.3.1.1R ; 2.1.5.1 ; 5.1.1.2(XII)

14 CFR 61.5 ; 61.7 ; 61.56 ; 61.63

JAR-FCL 1 : Sous-partie F

#### Qualification de type

1. La qualification de type, y compris toute limitation, est mentionnée sur le brevet en tant que qualification.
2. Le titulaire d'un brevet de pilote cherchant à obtenir une qualification de type d’aéronef supplémentaire doit :
3. Avoir obtenu une formation d’un instructeur homologué pour le type d’aéronef qui s’applique et/ou un FSTD approuvé, comprenant les éléments suivants :
	* + 1. Procédures et manœuvres normales de vol durant toutes les phases du vol ;
			2. Procédures et manœuvres anormales et d’urgence en cas de défaillance et de mauvais fonctionnement de l’équipement, comme le moteur, les systèmes et la cellule ;
			3. Lorsque cela s'applique, les procédures aux instruments, dont celles d'approche aux instruments et d'approche et d'atterrissage interrompus dans des conditions normales, anormales et d'urgence, y compris une panne simulée de moteur ;
			4. Procédures en cas de mise hors d'état de l'équipage et relatives à la coordination de l'équipage, dont l'affectation des tâches de pilotage, la coopération de l'équipage et l'utilisation des listes de contrôle ; et
			5. Pour la délivrance d’une qualification de type avion, formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement.
4. Détenir ou obtenir en même temps une IR appropriée à la qualification d'aéronef, de classe ou de type recherchée ;
5. Avoir l'aval, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le demandeur a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques et les domaines d'instruction de vol requis ;
6. Démontrer les compétences et connaissances requises pour l’exploitation sans danger du type d’aéronef en question et pertinentes au rôle de PIC ou de CP ; et
7. Démontrer, pour une ATPL, l’étendue de ses connaissances comme défini au paragraphe 2.3.7.1(c) de la présente sous-partie.
8. Réussir le test des compétences de niveau ATPL, appliquant les concepts de CRM qui s'appliquent à la qualification de catégorie, de classe et de type d'aéronef recherchée ;
	* + 1. Les demandeurs cherchant à obtenir un brevet de pilote privé ou commercial pour un aéronef requérant une qualification de type doivent aussi réussir les parties applicables du test des compétences PPL ou CPL en conjonction avec celui des compétences ATPL.
9. Passer le test des compétences selon les IFR, sauf si l'aéronef utilisé pour le test n'est pas capable de faire des manœuvres aux instruments et ne peut pas suivre les procédures requises pour le test des compétences, auquel cas il peut :
	* + 1. Obtenir une qualification de type « VFR seulement » ; et
			2. Faire enlever la limitation « VFR seulement » pour chaque type d'aéronef pour lequel il fait preuve de conformité avec le test des compétences ATPL aux instruments.
10. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une qualification de type sont de faire fonction de pilote pour le type d'aéronef spécifié dans la qualification. Lorsqu'existe une qualification de type limitant les privilèges de faire fonction de copilote ou de pilote seulement pendant la phase de croisière du vol, cette limitation est mentionnée sur la qualification.
11. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs de la présente partie, la période de validité d'une qualification de type est d'une année civile.
12. RENOUVELLEMENT.
13. Pour le renouvellement d'une qualification de type, le pilote doit :
	* + 1. Dans les 12 mois civils précédents, passer une vérification de l'aptitude professionnelle dans les domaines d'exploitation figurant sur le test pour la catégorie, le type et, si cela s'applique, la classe de l'aéronef approprié ; et
			2. Avoir effectué 10 secteurs de route dans les 3 mois précédant la date d'expiration.
14. Si un pilote se présente pour le test de vérification de l'aptitude professionnelle requis dans la présente section, dans le mois civil précédant ou suivant celui durant lequel elle doit avoir lieu, il est considéré, pour calculer quand la prochaine vérification doit avoir lieu, comme l'ayant présenté durant le mois pendant lequel elle devait avoir lieu.
15. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la qualification de type a expiré, le demandeur doit :
16. Avoir pris un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'aval selon lequel cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
17. Réussir le test des compétences requis pour la catégorie, le type et, si cela s'applique, la classe d'aéronef approprié.

Note 1 : Les procédures de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Les directives sur la formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement figurent au Doc 10011 de l’OACI, Manuel de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d'avion.

Note 3 : Le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, donne des directives sur l'approbation des FSTD pour la formation à la prévention de la perte de contrôle et le redressement d’avion.

Note 4 : La formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion peut être intégrée dans le programme de qualification de type ou être dispensée immédiatement après en tant que module supplémentaire.

OACI, Annexe 1 : 2.1.1.3 ; 2.1.4.1.1 ; 2.1.5.2 ; 2.1.5.3

14 CFR 61.31 ; 61.56 ; 61.63(d)

JAR-FCL 1/2 : Sous-partie F

#### Autorisation de catégorie II et III

1. La Régie enverra une lettre d’autorisation de CAT II ou de CAT III pour accompagner le brevet de pilote lorsque ce dernier répondra aux impératifs figurant dans la présente sous-section et la NMO 2.3.2.5.
2. GÉNÉRALITÉS.
3. Une personne ne volant pas pour un titulaire d’AOC aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ne peut pas faire fonction de pilote d'un aéronef lors d'opérations de CAT II ou III, sauf si cette personne détient une autorisation de pilote pour cette catégorie, cette classe ou ce type d'aéronef.
4. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit :
	* + 1. Détenir un brevet de pilote avec IR ou une ATPL ; et
			2. Détenir une qualification de catégorie et classe ou type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée.
5. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit avoir obtenu l'instruction sur les connaissances théoriques sur les sujets mentionnés à la NMO 2.3.2.5.
6. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit avoir au moins :
7. 50 heures de vol de nuit en tant que commandant de bord ;
8. 75 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
9. 250 heures de vol-voyage en tant que commandant de bord.
10. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit avoir obtenu l'instruction de vol sur les sujets mentionnés à la NMO 2.3.2.5.
11. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit avoir réussi un test des compétences sur les sujets mentionnés à la NMO 2.3.2.5.
12. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs de la présente partie, la période de validité d'une autorisation de CAT II ou III est de 6 mois.
13. RENOUVELLEMENT. Le demandeur d'une autorisation de pilote de CAT II ou III doit avoir passé une vérification de l'aptitude professionnelle sur les sujets mentionnés à la NMO 2.3.2.5.
14. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si l’autorisation de CAT II ou III a expiré, le demandeur doit :
15. Avoir pris un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'aval selon lequel cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
16. Réussir le test des compétences requis sur les sujets figurant à la NMO 2.3.2.5.

14 CFR 61.21 ; 61.67 ; 61.68

JAR-FCL 1/2 : Sous-partie F

#### Aval pour avion complexe.

1. Nul ne fait fonction de PIC d'un avion complexe, y compris un hydravion, sauf si la personne a :
2. Obtenu et enregistré une formation au sol et en vol d'un instructeur homologué dans un avion complexe ou un FSTD représentatif d'un avion complexe et a été jugée compétente dans le fonctionnement et les systèmes de l'avion ; et
3. Obtenu, dans le carnet de vol, un aval d'un instructeur homologué, certifiant que cette personne est compétente pour piloter un avion de haute performance.

14 CFR 61.31(e)

#### Aval pour avion de haute performance.

1. Nul ne fait fonction de PIC d'un avion de haute performance sauf si la personne a :
2. Obtenu et enregistré une formation au sol et en vol d'un instructeur homologué dans un avion de haute performance ou un FSTD représentatif d'un avion de haute performance et a été jugée compétente dans le fonctionnement et les systèmes de l'avion ; et
3. Obtenu, dans le carnet de vol, un aval d'un instructeur homologué, certifiant que cette personne est compétente pour piloter un avion de haute performance.

14 CFR 61.31(f)

#### Aval pour aéronef à plafond élevé.

1. Aucune personne ne fait fonction de PIC d'un aéronef pressurisé pouvant voler à des altitudes élevées (un aéronef dont le plafond pratique ou l'altitude d'exploitation maximale, quel que soit le moindre, de 7 600 m au-dessus du MSL), sauf si elle a :
2. Obtenu et enregistré une formation au sol d'un instructeur homologué et obtenu son aval dans le carnet de bord, certifiant que la personne a réussi de façon satisfaisante la formation au sol dans au moins les sujets suivants :
	* + 1. Aérodynamique et météorologie de haute altitude ;
			2. Respiration ;
			3. Effets, symptômes et causes de l'hypoxie et autres malaises de haute altitude ;
			4. Temps sans perdre connaissance sans oxygène supplémentaire ;
			5. Effets prolongés du recours à l'oxygène supplémentaire ;
			6. Cause et effets de l'expansion des gaz et de la formation de bulles de gaz ;
			7. Phénomènes et incidents physiques dus à la décompression ; et
			8. Tout autre aspect physiologique du vol à haute altitude.
3. Obtenu et enregistré une formation de vol d'un instructeur homologué et l'aval de celui-ci dans le carnet de vol, certifiant que la personne a effectué de façon satisfaisante son entraînement au vol dans un aéronef pressurisé ou un FSTD représentatif d'un aéronef pressurisé, dans au moins les sujets suivants :
	* + 1. Vol de croisière normal au-dessus de 7 600 m au-dessus du MSL ;
			2. Procédures d'urgence correctes pour une décompression simulée sans dépressurisation de fait de l'aéronef ; et
			3. Procédures de descente d'urgence.

14 CFR 61.31(g)

#### Aval pour lunettes de vision nocturne

1. Nul ne peut agir en tant que pilote d’un aéronef utilisant des lunettes de vision nocturne si cette personne n’a pas été formée par un instructeur homologué et obtenu l’aval dans le carnet de bord de l’instructeur certifiant que cette personne a passé au moins ce qui suit en formation au sol :
2. Les impératifs qui s'appliquent de la présente partie et de la partie 8 de la présente réglementation ayant trait aux limitations des lunettes de vision nocturne et des opérations de vol ;
3. Les facteurs aéromédicaux ayant trait à l’usage de lunettes de vision nocturne, y compris comment protéger la vision nocturne, comment les yeux s’adaptent à la nuit, les stress auto-imposés qui affectent la vision nocturne, les effets de l’éclairage sur la vision nocturne, les indices utilisés pour estimer les distances et la perception de la profondeur de nuit et les illusions visuelles ;
4. Les opérations normales, anormales et d’urgence avec l’équipement de vision nocturne ;
5. La performance des lunettes de vision nocturne et l’interprétation de ce qui est vu ; et
6. L’établissement du plan de vol avec des lunettes de vision nocturne, y compris l’interprétation du terrain la nuit et les facteurs qui l’affectent.
7. Nul ne peut agir en tant que pilote d’un aéronef utilisant des lunettes de vision nocturne si cette personne n’a pas été formée par un instructeur homologué et obtenu l’aval dans le carnet de bord de l’instructeur certifiant que cette personne a passé au moins ce qui suit en formation au vol :
8. Avant le vol et utilisation des systèmes internes et externes d’éclairage de l’aéronef pour les opérations avec des lunettes de vision nocturne ;
9. Préparation avant le vol des lunettes de vision nocturne pour des opérations avec celles-ci ;
10. Techniques correctes de pilotage lors de l’utilisation de lunettes de vision nocturne pendant les phases de décollage, de la montée initiale, en route, de la descente et de l’atterrissage du vol ; et
11. Les opérations normales, anormales et d’urgence avec des lunettes de vision nocturne.
12. Les impératifs des paragraphes 2.3.2.9(a) et (b) de la présente sous-section ne s’appliquent pas si la personne concernée peut documenter de manière satisfaisante la réussite de l’une des vérifications suivantes de l’aptitude professionnelle des pilotes avec utilisation des lunettes de vision nocturne à bord d'un aéronef :
13. Une vérification de l'aptitude professionnelle de pilotage avec des lunettes de vision nocturne administrée par l’armée ;
14. Une vérification de l'aptitude professionnelle de pilotage avec des lunettes de vision nocturne aux termes de la présente partie ou de la Partie 8 de la présente réglementation, administrée par un examinateur ou un pilote inspecteur ; ou
15. Une vérification de l'aptitude professionnelle de pilotage avec des lunettes de vision nocturne administrée par un fabricant de ces lunettes ou un instructeur homologué lorsque le pilote :
	* + 1. Est employé par une agence gouvernementale ou des forces de l’ordre ; et
			2. A effectué au moins 20 heures en tant que PIC pour des opérations avec lunettes de vision nocturne.

14 CFR 61.31(k)

### Élèves-pilotes

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote n'a pas moins de 16 ans d'âge.

N. B. : La limite d'âge a été choisie arbitrairement.

1. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote obtient et enregistre une formation au sol donnée par un instructeur homologué sur les sujets suivants :
2. Sections de la présente partie qui s’appliquent à la catégorie d’aéronef à faire voler et de la Partie 8 de la présente réglementation ;
3. Règles et procédures de l'espace aérien de l'aérodrome où l'élève effectuera son vol en solo ; et
4. Caractéristiques de vol et limitations d'exploitation de la marque et du modèle de l'aéronef à faire voler.
5. INSTRUCTION AVANT LE VOL EN SOLO. Avant d'effectuer un vol en solo, un élève-pilote a :
6. Obtenu et enregistré une formation au vol pour les manœuvres et procédures applicables à la catégorie d'aéronef, y compris une formation au vol pour les manœuvres et procédures de nuit si le vol en solo doit avoir lieu de nuit ; et
7. Fait la preuve de son aptitude professionnelle et de sa sécurité, à la satisfaction d'un instructeur homologué, pour les manœuvres et procédures concernant la catégorie et, si cela s'applique, la classe appropriée de l'aéronef.
8. IMPÉRATIFS POUR LE VOL EN SOLO. Un élève-pilote n'effectue pas de vol en solo :
9. Sauf s'il détient un certificat médical d'au moins la Classe 2 ;
10. Sauf sous la supervision, ou avec l'autorisation, d'un FI homologué ; et
11. Sur un vol international sauf s’il existe un arrangement spécial ou d’ordre général entre [ÉTAT] et l’[ÉTAT] de destination du vol.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie avion

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie avion doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.2.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie hélicoptère

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie hélicoptère doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.3.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie à sustentation motorisée

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie à sustentation motorisée doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.4.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie dirigeable

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie dirigeable doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.5.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie ballon

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie ballon doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.6.

#### Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie planeur

1. Le demandeur d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie planeur doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMP 2.3.3.7.

OACI, Annexe 1 : 2.2.1 ; 2.2.2 ; 2.2.2.1 ; 2.2.3

14 CFR 61.81 à 61.95

JAR-FCL 1/2 : Sous-partie B

### Brevet de pilote privé

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE.
2. Le demandeur d'un PPL dans toutes les catégories autres que ballon et planeur ne peut pas avoir moins de 17 ans d'âge.
3. Le demandeur d'un PPL dans les catégories ballon et planeur ne peut pas avoir moins de 16 ans d'âge.
4. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'un PPL détient un certificat médical de la Classe 2 en vigueur, délivré aux termes de la présente partie.
5. DOMAINES DE CONNAISSANCES. Le demandeur d'un PPL obtient et enregistre une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, appropriés aux privilèges accordés au titulaire d'un PPL et à la catégorie d'aéronef devant figurer sur le brevet :
6. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes au titulaire d'un PPL ; règles de l'air ; pratiques et procédures appropriées des ATS ;
7. CONNAISSANCES GÉNÉRALES DES AÉRONEFS.
	* + 1. Principes d'exploitation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
			2. Limitations d'exploitation des aéronefs et catégorie pertinente d'aéronefs et de groupes motopropulseurs ; informations pertinentes d'exploitation tirées du manuel de vol ou autre document approprié ;
			3. Pour les hélicoptères et appareils à sustentation motorisée, transmission (groupes motopropulseurs) lorsque cela s’applique ;
			4. Pour les dirigeables et ballons, propriétés physiques et application pratique des gaz ;
8. PERFORMANCE ET PLANIFICATION DE VOL.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Utilisation et application pratique des données de décollage ou de lancement et d'atterrissage et autres ayant trait à la performance ;
			3. Planification avant le vol et en route appropriée aux opérations privées en VFR ; préparation et soumission des plans de vol aux ATS ; procédures appropriées des ATS ; procédures de comptes rendus de position ; procédures de calage altimétrique ; opérations dans les régions à haute densité de trafic ;
9. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine pertinente pour la catégorie appropriée d'aéronef ;
			2. Les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine se trouve dans le Doc. 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention d'informations météorologiques ; altimétrie ; conditions météorologiques dangereuses ;
2. NAVIGATION.
	* + 1. Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; utilisation des cartes aéronautiques ;
3. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Application de la gestion des menaces et des erreurs aux procédures d'exploitation ;
			2. Procédures de calage altimétrique ;
			3. Utilisation de la documentation aéronautique, comme les AIP, NOTAM, codes et abréviations aéronautiques ;
			4. Procédures appropriées relative aux précautions et aux urgences, dont les mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, turbulence de sillage et autres dangers d'exploitation ;
			5. Dans le cas d’un hélicoptère et, si cela s’applique, d’un appareil à sustentation motorisée, enfoncement avec moteur, résonance au sol, décrochage de pale reculante, basculement dynamique et autres dangers d’exploitation ; mesures de sécurité associées au vol VMC ;
4. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes du vol ayant trait à la catégorie appropriée d’aéronef ; et
5. RT.
	* + 1. Procédures et phraséologie des communications s'appliquant aux opérations VFR ; mesures à prendre en cas de défaillance des communications.
6. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'un PPL doit :
7. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
8. Réussir le test écrit des connaissances requis portant sur les domaines figurant au paragraphe 2.3.4.1(c) de la présente sous-section.
9. EXPÉRIENCE ET INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'un PPL doit avoir répondu aux impératifs d'expérience et d'instruction de vol appropriés pour la catégorie d'aéronef, comme spécifié dans la présente partie.
10. COMPÉTENCES. Le demandeur d'un PPL doit :
11. Avoir obtenu l'aval d'un instructeur homologué, qui certifie que cette personne est prête pour le test des compétences requis ;
12. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, l'aptitude à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef, dans les catégories d'exploitation appropriées figurant dans la STS appropriée ci-après, avec un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d'un PPL ; et
13. Avoir fait preuve de l’aptitude à :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Faire voler l'aéronef dans ses limitations ;
			3. Effectuer toutes les manœuvres en douceur et avec précision ;
			4. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique ;
			5. Appliquer les connaissances aéronautiques ; et
			6. Maintenir constamment le contrôle de l'aéronef de façon à assurer le succès d'une procédure ou d'une manœuvre.
14. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'un PPL sont de faire fonction, mais non pas contre rémunération, de PIC ou de CP d'un aéronef de la catégorie appropriée effectuant des vols non payants.
15. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans.
16. RENOUVELLEMENT. Un PPL qui n’est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à la Régie la preuve que le brevet, le certificat médical et l’expérience récente sont courants.
17. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si le PPL est arrivé à expiration, le demandeur suit un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussir le test des compétences de pilote privé.

OACI, Annexe 1 : 1.2.5 ; 2.3.1.1 ; 2.3.1.2 ; 2.3.1.3 ; 2.3.1.4 ; 2.3.2.1

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie avion

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d'un PPL(A) doit avoir effectué, en tant que pilote d'avion, au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si elles ont eu lieu durant un cours de formation approuvé, appropriées à la qualification de classe recherchée. La Régie déterminera si l'expérience en tant que pilote pendant l'instruction dans un FSTD est acceptable pour compter dans le total des 40 ou 35 heures de vol, selon le cas. Le crédit accordé pour une telle expérience est limité à un total de 5 heures si elle a eu lieu dans le cadre d'une instruction dans un FSTD approuvé par la Régie.
3. Le demandeur du PPL (A) doit avoir effectué pas moins de 10 heures de vol en solo dans des avions, sous la supervision d'un FI homologué, dont 5 heures de vol de navigation en solo avec au moins un de ces vols ne couvrant pas moins de 270 km et comprenant des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents.
4. Les détenteurs de brevets de pilote d'autres catégories peuvent se voir attribuer un crédit de 10 heures de vol en tant que commandant de bord pour l'obtention d'un PPL(A).
5. INSTRUCTION DE VOL.
6. Le demandeur d'un PPL(A) doit avoir obtenu et enregistré au moins 20 heures d'instruction sur double commande avec un instructeur homologué, sur les sujets figurant à la STS de la RAA pour les PPL(A). Ces 20 heures peuvent comprendre 5 heures dans un FSTD. Les 20 heures d'instruction sur double commande doivent comprendre au moins 5 heures de vol de navigation en solo avec au moins un de ces vols ne couvrant pas moins de 270 km et comprenant des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents.
7. L'instructeur s'assure que le demandeur du PPL(A) possède une expérience en exploitation dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote privé :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'avion ;
			3. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
			4. Contrôle de l'avion par référence visuelle externe ;
			5. Vol à des vitesses anémométriques extrêmement basses ; reconnaissance de début de décrochage ou de décrochage complet et redressement ;
			6. Vol à des vitesses anémométriques extrêmement élevées ; reconnaissance de piqué en spirale et redressement ;
			7. Décollage et atterrissage par vents normaux et latéraux ;
			8. Performance maximale (décollages et franchissements d'obstacles courts, atterrissages courts) ;
			9. Vol avec référence aux instruments seulement, dont un virage en palier à 180 degrés ;
			10. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l'estime et, s'ils sont disponibles, avec des aides de radionavigation ;
			11. Opérations d'urgence, dont défaillance simulée de l'équipement de l’avion ;
			12. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ;
			13. Procédures et phraséologie RT ; et
			14. Tout autre élément spécifié par les STS de la RAA pour les PPL(A).
8. Si les privilèges du PPL(A) doivent être exercés la nuit, le demandeur obtient 4 heures d'instruction à double commande dans des avions en vol de nuit, dont des décollages, des atterrissages et 1 heure de navigation.

Note 1 : Certains États requièrent que la formation pour un PPL comprenne des vols de nuit. D'autres requièrent un aval séparé pour le vol de nuit et cette pratique est due à l'interdiction de vol de nuit sans une IR. Si un État requiert un aval séparé pour vol de nuit, cette information figure sur le brevet.

Note 2 : La formation peut être dispensée par un FI homologué individuel, un FI homologué d'un aéroclub ou un ATO.

1. Les impératifs pour le test des compétences pour le PPL(A) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(A).

OACI, Annexe 1 : 2.3.2.2 ; 2.3.3.1.1 ; 2.3.3.1.1.1 ; 2.3.3.1.2 ; 2.3.3.2 ; 2.3.4.2.1

14 CFR 61.107(b)(1) et (2) ; 61.109(a) et (b)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie hélicoptère

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d'un PPL(A) doit avoir effectué, en tant que pilote d'hélicoptère au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si elles ont eu lieu durant un cours de formation approuvé. La Régie déterminera si l'expérience en tant que pilote pendant l'instruction dans un FSTD est acceptable pour compter dans le total des 40 ou 35 heures de vol, selon le cas. Le crédit accordé pour une telle expérience est limité à un total de 5 heures si elle a eu lieu dans le cadre d'une instruction dans un FSTD approuvé par la Régie.
3. Le demandeur du PPL(H) doit avoir effectué pas moins de 10 heures de vol en solo dans des hélicoptères, sous la supervision d'un FI homologué, dont 5 heures de vol de navigation en solo avec au moins un de ces vols ne couvrant pas moins de 180 km et comprenant des atterrissages à deux endroits différents.
4. Les détenteurs de brevets de pilote d'autres catégories d'aéronefs motorisés peuvent se voir attribuer un crédit de 10 heures de vol en tant que commandant de bord pour l'obtention d'un PPL(H).
5. INSTRUCTION DE VOL.
6. Le demandeur d'un PPL(H) doit avoir obtenu et enregistré au moins 20 heures d'instruction sur double commande avec un instructeur homologué, sur les sujets figurant à la STS de la RAA pour les PPL(H). Ces 20 heures peuvent comprendre 5 heures dans un FSTD. Les 20 heures d'instruction sur double commande doivent comprendre au moins 5 heures de vol de navigation avec au moins un de ces vols ne couvrant pas moins de 180 km et comprenant des atterrissages à deux endroits différents.
7. L'instructeur s'assure que le demandeur du PPL (H) possède une expérience en exploitation dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote privé :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'hélicoptère ;
			3. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
			4. Contrôle de l'hélicoptère par référence visuelle externe ;
			5. Rétablissement au début d'un enfoncement avec moteur, techniques de rétablissement d'un bas régime rotor dans la plage normale du régime du moteur.
			6. Manœuvres au sol et points fixes ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages ─ normaux, par vent de côté et en pente ;
			7. Décollages et atterrissages avec la puissance minimale requise ; techniques de performance maximale de décollage et d'atterrissage ; opérations dans les endroits restreints ; arrêts brusques ;
			8. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l’estime et, s’ils sont disponibles, avec des aides de radionavigation, dont un vol d’une durée d’au moins 1 heure ;
			9. Opérations d'urgence, dont la défaillance simulée d'équipements de l'hélicoptère ; approche et décollage en autorotation ; et
			10. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ;
			11. Procédures et phraséologie RT ; et
			12. Tout autre élément spécifié par les STS de la RAA pour les PPL(H).
8. Si les privilèges du PPL(H) doivent être exercés la nuit, le demandeur a obtenu 4 heures d'instruction à double commande dans des hélicoptères en vol de nuit, dont des décollages, des atterrissages et 1 heure de navigation.
9. Les impératifs pour le test des compétences pour le PPL(H) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(H).

OACI, Annexe 1 : 2.3.4.1.1 ; 2.3.4.1.1.1 ; 2.3.4.1.2 ; 2.3.4.2.1

14 CFR 61.107(b)(3) ; 61.109(c)

JAR-FCL 2 : Sous-partie C

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie à sustentation motorisée

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d'un PPL(PL) doit avoir effectué au moins 40 heures de vol en tant que pilote d'un appareil à sustentation motorisée. La Régie déterminera si l'expérience en tant que pilote pendant l'instruction dans un FSTD est acceptable pour compter dans le total des 40 heures de vol. Le crédit accordé pour une telle expérience est limité à un total de 5 heures si elle a eu lieu dans le cadre d'une instruction dans un FSTD approuvé par la Régie.
3. Lorsque le demandeur d'un PPL(PL) a des heures de vol en tant que pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Régie déterminera si cette expérience est acceptable et, si oui, à quel point le temps de vol du paragraphe 2.3.4.4(a) de la présente sous-section peut être réduit.
4. Le demandeur du PPL(PL) doit avoir effectué pas moins de 10 heures de vol en solo dans des aéronefs à sustentation motorisée, sous la supervision d'un FI homologué, dont 5 heures de vol de navigation en solo avec au moins un de ces vols ne couvrant pas moins de 270 km et comprenant des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents.
5. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’un PPL(PL) doit avoir obtenu au minimum 20 heures d'instruction en double commande d'un instructeur homologué, sur un aéronef à sustentation motorisée, au moins dans les domaines suivants :
6. Reconnaître et gérer les menaces ;
7. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'aéronef à sustentation motorisée ;
8. Opérations sur l'aérodrome et circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
9. Contrôle de l'aéronef à sustentation motorisée par référence visuelle externe ;
10. Manœuvre au sol et points fixes ; vol stationnaire ; décollages sur la lancée et montée initiale, et vol stationnaire et approches et atterrissages sur la lancée ─ normaux, par vent de côté et en pente ;
11. Décollages et atterrissages avec la puissance minimale requise ; techniques de performance maximale de décollage et d'atterrissage ; opérations dans les endroits restreints ; arrêts brusques ;
12. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l’estime et, s’ils sont disponibles, avec des aides de radionavigation, dont un vol d’une durée d’au moins 1 heure ;
13. Opérations d'urgence, dont défaillances simulées de l'équipement de sustentation motorisée ; puissance de passage à l'autorotation et approche en autorotation, lorsque cela s'applique ; panne de transmission et d'arbre, lorsque cela s'applique ;
14. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ;
15. Procédures et phraséologie RT ; et
16. Tout autre élément spécifié par les STS de la RAA pour les PPL(PL).
17. Les impératifs pour le test des compétences pour le PPL(PL) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(PL).

OACI, Annexe 1 : 2.3.5.1.1R ; 2.3.5.1.2R ; 2.3.5.1.3R ; 2.3.5.2R ; 2.3.6.2

14 CFR 61.107(b)(5) ; 61.109(e)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie dirigeable

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'un PPL(AS) doit avoir effectué au moins 25 heures de vol en tant que pilote d'un dirigeable, dont au moins :
2. 3 heures de formation au vol de navigation dans un dirigeable avec un vol de navigation d'au moins 45 kilomètres ;
3. Cinq décollages et cinq atterrissages avec arrêt complet sur un aérodrome, chaque atterrissage avec un vol dans un circuit de trafic d'un aérodrome ;
4. 3 heures de vol aux instruments ; et
5. 5 heures en tant que pilote faisant fonction de PIC sous la supervision d'un PIC.
6. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'un PPL(AS) doit avoir obtenu une instruction en double commande d'un instructeur homologué, au moins dans les domaines suivants :
7. Reconnaître et gérer les menaces ;
8. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant du dirigeable ;
9. Manœuvres à référence sur station au sol ;
10. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
11. Techniques et procédures de décollage, dont les limitations appropriées, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
12. Contrôle du dirigeable par référence visuelle externe ;
13. Décollages, atterrissages et remise des gaz ;
14. Décollages avec performance maximale (franchissement des obstacles) ;
15. Vol avec référence aux instruments seulement, dont un virage en palier à 180 degrés ;
16. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l'estime et des aides de radionavigation ;
17. Opérations d'urgence (reconnaissance de fuites), dont défaillance simulée de l'équipement du dirigeable ; et
18. Procédures et phraséologie RT.
19. Les impératifs pour le test des compétences pour le PPL(AS) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(AS).

OACI, Annexe 1 : 2.3.6.1, 2.3.6.2

14 CFR 61.107(b)(7) ; 61.109(g)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie ballon

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'un PPL(B) doit avoir effectué au moins 16 heures de vol en tant que pilote d'un ballon libre, avec au minimum 8 lancements et montées, dont au moins un en solo.
2. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'un PPL(B) doit avoir obtenu une instruction en double commande dans des ballons libres d'un instructeur homologué, au moins dans les domaines suivants :
3. Opérations avant le vol, dont montage, gréement, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
4. Opérations dans les aérodromes, transit par aérodrome contrôlé, conformité aux procédures des ATS ; procédures et phraséologie RT ;
5. Techniques et procédures de lancement et de montée, dont les limitations appropriées, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
6. Précautions pour éviter les collisions ;
7. Contrôle d'un ballon libre par référence visuelle externe ;
8. Reconnaissance et contrôle des descentes rapides et redressement ;
9. Vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ;
10. Approches et pauses, dont manutention au sol ; et
11. Procédures d’urgence.
12. Les impératifs pour le test des compétences pour la catégorie PPL(B) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(B).

Nouveau : OACI, Annexe 1 : 2.10.1.3.1 ; 2.10.1.3.2

14 CFR 61.107(b)(8) ; 61.109(h)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le PPL ─ Catégorie planeur

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur d’un PPL(G) doit avoir effectué au moins 6 heures de vol en tant que pilote de planeurs, dont 2 en solo, durant lesquelles au moins 20 lancements et atterrissages ont été effectués.
2. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'un PPL(G) doit avoir obtenu une instruction en double commande dans des planeurs d'un instructeur homologué, au moins dans les domaines suivants :
3. Opérations avant le vol, dont montage et inspection du planeur ;
4. Techniques et procédures de la méthode de lancement utilisée dont les limitations appropriées de vitesse anémométrique, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
5. Opérations en circuit d'aérodrome, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
6. Contrôle du planeur par référence visuelle externe ;
7. Vol dans tout le domaine de vol ;
8. Reconnaissance de début de décrochage, décrochages complets et de piqué en spirale et redressement ;
9. Lancements, approches et atterrissages par vents normaux et latéraux ;
10. Vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ; et
11. Procédures d’urgence.
12. CRÉDIT DU TEMPS DE VOL DANS D’AUTRES CATÉGORIES D’AÉRONEFS. Le titulaire d'un brevet de pilote de la catégorie avion peut être crédité de 3 heures pour les 6 heures de vol requises pour la licence planeur.
13. Les impératifs pour le test des compétences pour la catégorie PPL(G) figurent dans les STS de la RAA pour les PPL(G).

 OACI, Annexe 1 : 2.9.1.3

14 CFR 61.107(b)(6) ; 61.109(f)

### Licence de pilote professionnel

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une CPL n'a pas moins de 18 ans.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'une CPL détient un certificat médical de la Classe 1 en vigueur, délivré aux termes de la présente partie.
3. DOMAINES DE CONNAISSANCES. Le demandeur d'une CPL obtient et enregistre une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, appropriés aux privilèges accordés au titulaire d'une CPL et à la catégorie d'aéronef devant figurer sur le brevet :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes au titulaire d'une CPL ; règles de l'air ; pratiques et procédures appropriées des ATS.
5. CONNAISSANCES GÉNÉRALES DES AÉRONEFS :
	* + 1. Principes d'exploitation et fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;
			2. Limitations d'exploitation de la catégorie pertinente d'aéronef et de groupes motopropulseurs ; informations pertinentes d'exploitation tirées du manuel de vol ou autre document approprié ;
			3. Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement de l'équipement et des systèmes des aéronefs appropriés ;
			4. Procédures de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs appropriés ;
			5. Pour les hélicoptères et appareils à sustentation motorisée, transmission (groupes motopropulseurs) lorsque cela s’applique ;
			6. Pour les dirigeables et ballons, propriétés physiques et application pratique des gaz ;
6. CARACTÉRISTIQUES DE VOL, PLANIFICATION ET CHARGEMENT.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur le pilotage des aéronefs, les caractéristiques de vol et la performance ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Utilisation et application pratique des données de décollage ou de lancement et d'atterrissage et autres ayant trait à la performance ;
			3. Planification avant le vol et en route appropriée aux opérations commerciales en VFR ; préparation et soumission des plans de vol aux ATS ; procédures appropriées des ATS ;
			4. Dans le cas des dirigeables, hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée, effets des charges externes sur le comportement ;
7. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine pertinente pour la catégorie appropriée d'aéronef ;
			2. Les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
8. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Interprétation et application des rapports, cartes et prévisions météorologiques ; utilisation et procédures d'obtention d'informations météorologiques avant et pendant le vol et altimétrie ;
			2. Météorologie aéronautique ; climatologie des zones pertinentes au vu du fait que les éléments ont un effet sur l'aviation ; le mouvement des systèmes bariques ; la structure des fronts et l'origine et les caractéristiques des événements météorologiques importants qui affectent les conditions de décollage, de vol et d'atterrissage ;
			3. Causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures d’entrée dans une zone frontale ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
9. NAVIGATION.
	* + 1. Navigation aérienne, y compris l'utilisation des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ;
			2. Compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ;
			3. Fonctionnement de l’équipement de bord ;
			4. Dans le cas de dirigeables :
				1. Utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires pour le contrôle et la navigation ;
				2. Utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés pour les phases de départ, en route, d’approche et d’atterrissage, identification des aides de radionavigation ;
				3. Principes et caractéristiques des systèmes de navigation référencée autonomes et externes ; fonctionnement de l’équipement de bord ;
10. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Application de la gestion des menaces et des erreurs à la performance opérationnelle ;
			2. Utilisation de la documentation aéronautique, comme les AIP, NOTAM, codes et abréviations aéronautiques ;
			3. Procédures de calage altimétrique ;
			4. Procédures appropriées de prise de précautions et d'urgence ;
			5. Procédures d'exploitation pour le transport de fret, risques potentiels associés aux marchandises dangereuses ;
			6. Impératifs et pratiques pour l’exposé sur les mesures de sécurité, y compris les précautions à prendre pour l’embarquement et le débarquement ;
			7. Dans le cas d’un hélicoptère et, si cela s’applique, d’un appareil à sustentation motorisée, enfoncement avec moteur, résonance au sol, décrochage de pale reculante, basculement dynamique et autres dangers d’exploitation ; mesures de sécurité associées au vol VMC ;
11. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes du vol ayant trait à la catégorie appropriée d’aéronef ;
12. RT.
	* + 1. Procédures et phraséologie des communications s'appliquant aux opérations VFR ; mesures à prendre en cas de défaillance des communications ; et
			2. Tout autre élément spécifié par les STS de la RAA.
13. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une CPL doit :
14. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
15. Réussir le test des connaissances requis sur les sujets figurant dans le guide du test des connaissances de la RAA en vigueur.
16. EXPÉRIENCE ET INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’un CPL doit avoir répondu aux impératifs d'expérience et d'instruction de vol appropriés pour la catégorie d'aéronef, comme spécifié dans la présente partie.
17. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une CPL doit :
18. Avoir obtenu l'aval d'un instructeur homologué, qui certifie que cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
19. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de l’aptitude à faire fonction de commandant de bord d’un avion, dans les catégories d’exploitation figurant dans les STS en vigueur de la RAA, avec un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d’une CPL et :
	* + 1. Faire voler l'aéronef dans ses limitations ;
			2. Effectuer toutes les manœuvres en douceur et avec précision ;
			3. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique ;
			4. Appliquer les connaissances aéronautiques ; et
			5. Maintenir constamment le contrôle de l'avion de façon à assurer le succès d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement mis en doute.
20. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une CPL sont les suivants :
21. Exercer tous les privilèges d'un titulaire d'une CPL dans un aéronef de la catégorie appropriée ;
22. Faire fonction de commandant de bord d'un aéronef de la catégorie appropriée se livrant à des opérations autres que de transport commercial aérien ;
23. Faire fonction de commandant de bord d'un aéronef de transport commercial aérien de la catégorie appropriée et certifié pour exploitation par un seul pilote ;
24. Faire fonction de CP d'un aéronef de la catégorie appropriée devant être exploité avec un CP ; et
25. Pour la catégorie dirigeable, piloter un dirigeable sous IFR.
26. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans.
27. RENOUVELLEMENT. Une CPL qui n’est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à la Régie la preuve que le brevet, le certificat médical et l’expérience récente sont courants.
28. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la CPL est arrivée à expiration, le demandeur a suivi un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences de pilote privé.

OACI, Annexe 1 : 2.4.1.1 ; 2.4.1.2 ; 2.4.1.3 ; 2.4.2.1

14 CFR 61.121 ; 61.123 ; 61.125 ; 61.133

JAR-FCL 1 : Sous-partie D ; 1.155, Appendices 1 à 1.160

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie avion

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une CPL(A) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol, ou 150 si elles l’ont été lors d’un cours de formation approuvé par la RAA donné par un ATO aux termes de la Partie 3 de la présente réglementation en tant que pilote d'avions, dont 10 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD.
3. Le demandeur de la CPL(A) doit avoir effectué au moins ce qui suit dans des avions :
	* + 1. 100 heures en tant que PIC ou, dans le cas d’un cours de formation approuvé, 70 heures en tant que PIC ;
			2. 20 heures de vol de navigation en tant que PIC, dont un ne couvrant pas moins de 540 km et comprenant des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents ;
			3. 10 heures d'instruction aux instruments, dont pas plus de 5 ne peuvent être au sol ; et
			4. Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en tant que PIC.
4. Le titulaire d'un brevet de pilote d'une autre catégorie peut être crédité comme suit pour les 200 heures de vol ;
	* + 1. 10 heures en tant que PIC dans une catégorie autre que les hélicoptères ;
			2. 30 heures en tant que PIC titulaire d'un PPL(H) pour les hélicoptères ; ou
			3. 100 heures en tant que PIC titulaire d'un CPL(H) pour les hélicoptères.
5. Le demandeur d’une CPL(A) détient un PPL(A) délivré aux termes de la présente partie.
6. INSTRUCTION DE VOL.
7. Le demandeur d'une CPL(A) doit avoir obtenu et enregistré au moins 25 heures d'instruction sur double commande avec un instructeur homologué. Ces 25 heures peuvent comprendre 5 heures dans un FSTD.
8. L'instructeur s'assure que le demandeur possède une expérience en exploitation dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'avion ;
			3. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
			4. Contrôle de l'avion par référence visuelle externe ;
			5. Vol à des vitesses anémométriques extrêmement basses ; évitement de la vrille ; reconnaissance de début de décrochage ou de décrochage complet et redressement ;
			6. Vol en régime asymétrique pour les qualifications de classe ou de type multimoteur ;
			7. Vol à des vitesses anémométriques extrêmement élevées ; reconnaissance de piqué en spirale et redressement ;
			8. Décollage et atterrissage par vents normaux et latéraux ;
			9. Performance maximale (décollages et franchissements d'obstacles courts, atterrissages courts) ;
			10. Manœuvres de vol de base et rétablissement d'assiettes inhabituelles en se référant seulement aux instruments de vol de base ;
			11. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de diversion ;
			12. Procédures et manœuvres anormales et d'urgence, dont des défaillances simulée d'équipement d'avion ;
			13. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ;
			14. Procédures et phraséologie RT ; et
			15. Formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement lors d’un vol réel.
9. Si les privilèges de la CPL(A) doivent être exercés la nuit, le demandeur a obtenu 4 heures d'instruction à double commande dans des avions en vol de nuit, dont des décollages, des atterrissages et 1 heure de navigation.
10. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la catégorie CPL(A) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(A).

Note 1 : Les procédures de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Les directives sur la formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 10011 de l’OACI, Manuel de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion.

Note 3 : Le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, donne des directives sur l'approbation des FSTD pour la formation à la prévention de la perte de contrôle et le redressement d’avion.

Note 4 : La formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion peut être intégrée dans le programme de qualification de type ou être dispensée immédiatement après en tant que module supplémentaire.

OACI, Annexe 1 : 2.1.5.2 ; 2.4.2.2 ; 2.4.3.1 ; 2.4.3.2

14 CFR 61.127(b)(1 et )(2) ; 61.129(a) et (b) ; 61.131

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie hélicoptère

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une CPL(H) doit avoir effectué au moins 150 heures de vol, ou 100 si elles l’ont été lors d’un cours intégré d'instruction homologué par la RAA donné par un ATO aux termes de la Partie 3 de la présente réglementation en tant que pilote d'hélicoptère, dont 10 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD.
3. Le demandeur de la CPL(H) doit avoir effectué au moins ce qui suit dans des hélicoptères :
	* + 1. 35 heures en tant que PIC ;
			2. 10 heures de vol de navigation en tant que commandant de bord, dont un avec des atterrissages avec arrêt complet en deux endroits différents ;
			3. 10 heures d'instruction aux instruments, dont pas plus de 5 ne peuvent être au sol ; et
			4. Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en tant que PIC.
4. Le titulaire d'un brevet de pilote d'une autre catégorie peut être crédité comme suit pour les 150 heures de vol ;
	* + 1. 20 heures en tant que commandant de bord titulaire d'un PPL(A) pour les avions ; ou
			2. 50 heures en tant que commandant de bord titulaire d'une CPL(A) pour les avions.
5. Le demandeur d’une CPL(H) détient un PPL(H) délivré aux termes de la présente partie.
6. INSTRUCTION DE VOL.
7. Le demandeur d'une CPL(H) doit avoir obtenu et enregistré au moins 30 heures d'instruction sur hélicoptère à double commande avec un instructeur homologué, sur les sujets figurant à la STS de la RAA pour les CPL(H).
8. L'instructeur s'assure que le demandeur possède une expérience en exploitation dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'hélicoptère ;
			3. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
			4. Contrôle de l'hélicoptère par référence visuelle externe ;
			5. Rétablissement au début d'un enfoncement avec moteur, techniques de rétablissement d'un bas régime rotor dans la plage normale du régime du moteur.
			6. Manœuvres au sol et points fixes ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages ─ normaux, par vent de côté et en pente ; approches à forte pente ;
			7. Décollages et atterrissages avec la puissance minimale requise ; techniques de performance maximale de décollage et d'atterrissage ; opérations dans les endroits restreints ; arrêts brusques ;
			8. Vol stationnaire hors de l'effet de sol ; opérations avec charge externe, si cela s'applique ; vol à haute altitude ;
			9. Manœuvres de vol de base et rétablissement d'assiettes inhabituelles en se référant seulement aux instruments de vol de base ;
			10. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de diversion ;
			11. Procédures anormales et d'urgence, dont la défaillance simulée d'équipements de l'hélicoptère ; approche et décollage en autorotation ;
			12. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ;
			13. Procédures et phraséologie RT ; et
			14. Tout autre élément spécifié par les STS de la RAA pour les CPL(H).
9. Si les privilèges de la licence doivent être exercés la nuit, le demandeur a obtenu 4 heures d'instruction à double commande dans des hélicoptères en vol de nuit, dont des décollages, des atterrissages et 1 heure de navigation.
10. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la catégorie CPL(H) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(H).

OACI, Annexe 1 : 2.4.4.1.1 ; 2.4.4.1.1.1 ; 2.4.4.1.2 ; 2.4.4.2

14 CFR 61.127(b)(3) ; 61.129(c)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie à sustentation motorisée

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une CPL(PL) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si elles ont eu lieu durant un cours de formation approuvé donné par un ATO aux termes de la Partie 3 de la présente réglementation en tant que pilote d'un aéronef. La Régie peut déterminer si l'expérience en tant que pilote pendant l'instruction dans un FSTD est acceptable pour compter dans le total des 200 ou 150 heures de vol, selon le cas.
3. Le demandeur d’une CPL(PL) doit avoir effectué au moins ce qui suit dans un aéronef à sustentation motorisée :
	* + 1. 50 heures en tant que PIC ;
			2. 10 heures de vol de navigation en tant que PIC, dont un ne couvrant pas moins de 540 km et comprenant des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents ;
			3. 10 heures d'instruction aux instruments, dont pas plus de 5 ne peuvent être au sol ; et
			4. Si les privilèges doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en tant que commandant de bord.
4. Lorsque le demandeur d'une CPL(PL) a des heures de vol en tant que pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Régie peut déterminer si cette expérience est acceptable et, si oui, à quel point les impératifs relatifs au temps de vol du paragraphe 2.3.5.4(a) de la présente sous-section peuvent être réduits.
5. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une CPL(PL) doit avoir obtenu une instruction en double commande en sustentation motorisée d'un instructeur homologué dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
6. Reconnaître et gérer les menaces ;
7. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant de l'aéronef à sustentation motorisée ;
8. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
9. Contrôle de l'aéronef à sustentation motorisée par référence visuelle externe ;
10. Rétablissement au début d'un enfoncement avec moteur, techniques de rétablissement d'un bas régime rotor dans la plage normale du régime du moteur.
11. Manœuvre au sol et points fixes ; vol stationnaire ; décollages sur la lancée et montée initiale, et vol stationnaire et approches et atterrissages sur la lancée ─ normaux, par vent de côté et en pente ; approches à forte pente ;
12. Décollages et atterrissages avec la puissance minimale requise ; techniques de performance maximale de décollage et d'atterrissage ; opérations dans les endroits restreints ; arrêts brusques ;
13. Vol stationnaire hors de l'effet de sol ; opérations avec charge externe, si cela s'applique ; vol à haute altitude ;
14. Manœuvres de vol de base et rétablissement d'assiettes inhabituelles en se référant seulement aux instruments de vol de base ;
15. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l’estime et, s’ils sont disponibles, avec des aides de radionavigation, dont un vol d’une durée d’au moins 1 heure ;
16. Opérations d'urgence, dont défaillances simulées de l'équipement de sustentation motorisée ; puissance de passage à l'autorotation et approche en autorotation, lorsque cela s'applique ; panne de transmission et d'arbre, lorsque cela s'applique ; et
17. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ; et
18. Procédures et phraséologie RT.
19. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la catégorie CPL(PL) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(PL).

OACI, Annexe 1 : 2.4.5.1.1R ; 2.4.5.1.2R ; 2.4.5.1.3R ; 2.4.5.2R

14 CFR 61.127(b)(5) ; 61.129(e)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie dirigeable

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une CPL(AS) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol en tant que pilote.
3. Le demandeur de la CPL(AS) doit avoir effectué au moins ce qui suit :
	* + 1. 50 heures en tant que pilote de dirigeables ;
			2. 30 heures en tant que commandant de bord ou commandant de bord sous supervision de dirigeables, ce qui ne comprend pas moins que ce que suit :
				1. 10 heures de vol-voyage en tant que commandant de bord ; et
				2. 10 heures de vol de nuit ;
			3. 40 heures de vol aux instruments, dont 20 en vol et 10 en vol à bord de dirigeables ; et
			4. 20 heures de formation au vol dans des dirigeables dans les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.3.5.5(b) de la présente sous-section.
4. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une CPL(AS) doit avoir obtenu une instruction en dirigeable à double commande d'un instructeur homologué dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
5. Reconnaître et gérer les menaces ;
6. Opérations avant le vol, dont la détermination de la masse et du centrage, inspection et entretien courant du dirigeable ;
7. Opérations sur l'aérodrome et circuit de circulation, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
8. Techniques et procédures de décollage, dont les limitations appropriées, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
9. Contrôle du dirigeable par référence visuelle externe ;
10. Reconnaissance des fuites ;
11. Décollages et atterrissages normaux ;
12. Performance maximale (décollages et franchissements d'obstacles courts, atterrissages courts) ;
13. Vol IFR ;
14. Vol de navigation en utilisant des références visuelles, à l'estime et, si cela s'applique, avec des aides de radionavigation ;
15. Opérations d'urgence, dont défaillance simulée de l'équipement du dirigeable ; et
16. Opérations de, vers et avec des aérodromes contrôlés de transit, conformité aux procédures des ATS ; et
17. Procédures et phraséologie RT.
18. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la CPL(AS) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(AS).

OACI, Annexe 1 : 2.4.6.1, 2.4.6.2

14 CFR 61.127(b)(7) ; 61.129(g)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie ballon

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur de la CPL(B) doit avoir effectué au moins ce qui suit :
2. 35 heures de vol en tant que pilote, dont au moins :
	* + 1. 20 heures en tant que pilote de ballons libres ;
			2. 10 vols en ballon libre ; et
			3. 2 vols en ballon libre en tant que PIC.
3. 10 heures d'entraînement au vol comprenant au moins 10 vols d'entraînement dans un ballon libre sur les domaines opérationnels figurant au paragraphe 2.3.5.6(b) de la présente sous-section, dont au moins :
	* + 1. Pour une qualification pour ballon à gaz :
				1. Deux vols d'entraînement de 2 heures chacun dans un ballon à gaz sur les domaines d'exploitation appropriés pour un ballon à gaz dans les 60 jours avant la demande de qualification ;
				2. Deux vols en remplissant les fonctions de commandant de bord dans un ballon à gaz dans les domaines d'exploitation appropriés ; et
				3. Un vol avec montée contrôlée à 1 500 m au-dessus du lieu de lancement.
			2. Pour une qualification pour ballon à air chaud :
				1. Trois heures de vol d'entraînement de 1 heure chacun dans un ballon avec brûleur, dans les domaines d'exploitation appropriés à un ballon à brûleur, dans les 60 jours avant la demande de qualification ;
				2. Deux vols en solo dans un ballon avec brûleur dans les domaines d'exploitation appropriés ; et
				3. Un vol avec montée contrôlée à 914 m au-dessus du lieu de lancement.
4. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une CPL(B) doit avoir obtenu une instruction en ballon à double commande d'un instructeur homologué dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
5. Reconnaître et gérer les menaces ;
6. Sujets techniques ;
7. Opérations avant le vol, dont montage, gréement, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
8. Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol ;
9. Opérations dans les aérodromes, transit par aérodrome contrôlé, conformité aux procédures des ATS ;
10. Procédures et phraséologie RT ;
11. Techniques et procédures de lancement et de montée, dont les limitations appropriées, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
12. Précautions pour éviter les collisions ;
13. Contrôle d'un ballon libre par référence visuelle externe ;
14. Reconnaissance et contrôle des descentes rapides et redressement ;
15. Navigation et vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ;
16. Approches et pauses, dont manutention au sol ; et
17. Les procédures d'exploitation ; et
18. Procédures suivant le vol.
19. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la CPL(B) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(B).

OACI, Annexe 1 : 2.10.1.3.2 ; 2.10.1.3.4R

14 CFR 61.127(b)(8) ; 61.129(h)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la CPL ─ Catégorie planeur

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur de la CPL(G) doit avoir effectué au moins ce qui suit :
2. 25 heures de vol en tant que pilote d'un planeur, dont au moins 100 vols dans un planeur en tant que PIC, et au moins :
	* + 1. 3 heures de formation au vol ou 10 vols d'entraînement dans des planeurs dans les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.3.5.7(b) de la présente sous-section ; et
			2. 2 heures de vol en solo comprenant au moins 10 vols en solo dans des planeurs dans les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.3.5.7(b) de la présente sous-section ; ou
3. 200 heures de vol en tant que pilote d'un avion, d'un hélicoptère ou d'un aéronef à sustentation motorisée et 20 heures dans des planeurs en tant que PIC, dont au moins :
	* + 1. 3 heures de formation au vol ou 10 vols d'entraînement dans des planeurs dans les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.3.5.7(b) de la présente sous-section ; et
			2. 5 heures de vol en solo dans un planeur dans les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.3.5.7(b) de la présente sous-section.
4. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une CPL(G) doit avoir obtenu une instruction en double commande dans un planeur, d'un instructeur homologué dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour un pilote professionnel :
5. Opérations avant le vol, dont montage et inspection du planeur ;
6. Techniques et procédures de la méthode de lancement utilisée dont les limitations appropriées de vitesse anémométrique, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
7. Opérations en circuit d'aérodrome, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
8. Contrôle du planeur par référence visuelle externe ;
9. Vol dans tout le domaine de vol ;
10. Reconnaissance de début de décrochage, décrochages complets et de piqué en spirale et redressement ;
11. Lancements, approches et atterrissages par vents normaux et latéraux ;
12. Vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ; et
13. Procédures d’urgence.
14. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour la CPL(G) figurent dans les STS de la RAA pour les CPL(G).

OACI, Annexe 1 : 2.9.1.3.1.1 ; 2.9.1.3.2

14 CFR 61.127(b)(6) ; 61.129(f)

### Brevet de pilote en équipage multiple ─ avion

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'un MPL(A) n'a pas moins de 18 ans.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'un MPL(A) détient un certificat médical de la Classe 1 en vigueur, délivré aux termes de la présente partie.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur du MPL(A) doit répondre aux impératifs spécifiés au paragraphe 2.3.7.1(c) de la présente partie pour l'ATPL appropriée à la catégorie d'avion.
4. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'un MPL(A) doit :
5. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
6. Réussir le test écrit des connaissances requis portant sur les domaines spécifiés au paragraphe 2.3.7.1(c) de la présente partie.

N. B. : En fonction du cursus MPL(A) particulier, il se peut que le test des connaissances pour le MPL(A) doive être un test intégré en ce sens qu'il contient des éléments des connaissances PPL, CPL, IP et/ou ATPL.

1. EXPÉRIENCE ET INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une MPL(A) doit avoir répondu aux impératifs d'expérience et d'instruction de vol appropriés pour la catégorie d'aéronef, comme spécifié dans la présente partie.
2. COMPÉTENCES. Le demandeur d’un MPL(A) doit faire la preuve des compétences requises pour répondre à toutes les unités des STS de la RAA pour les MPL(A) en tant que pilote volant et pilote ne volant pas, au niveau requis pour faire fonction de CP d'avions propulsés par turbine certifiés pour exploitation avec un équipage minimum d'au moins deux pilotes dans les conditions VFR et IFR et ayant été continuellement évalués dans l'acquisition, par la formation, des compétences suivantes :
3. Reconnaître et gérer les menaces ;
4. Contrôler manuellement en douceur et avec précision, à tout moment, l'avion dans ses limitations, pour assurer le bon résultat d'une procédure ou d'une manœuvre ;
5. Piloter en mode automatique approprié à la phase du vol et demeurer conscient que ce mode est actif ;
6. Effectuer, avec précision, des procédures normales, anormales et d'urgence pour toutes les phases du vol ; et
7. Communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage et faire la preuve de l'aptitude à appliquer les procédures relatives à la mise hors d'état de l'équipage, à la coordination de l'équipage, dont l'affectation des tâches de pilotage, à la coopération de l'équipage, au respect des SOP et à l'utilisation des listes de contrôle.
8. PRIVILÈGES. Les privilèges du titulaire d'un MPL(A) sont les suivants :
9. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'un MPL(A) sont les suivants :
	* + 1. D’exercer tous les privilèges du titulaire d’un PPL pour la catégorie d’avion à condition que les impératifs du paragraphe 2.3.4.2 de la présente partie en matière d'expérience soient satisfaits ;
			2. D'exercer les privilèges d'une IR lors d'une opération en équipage multiple ; et
			3. De faire fonction de CP d'un avion en requérant un.
10. Avant d'exercer les privilèges de l’IR pour l'exploitation d'avions à un seul pilote, le titulaire du brevet a fait la preuve de son aptitude à faire fonction de PIC lors d'un vol à un seul pilote en se référant exclusivement aux instruments et a répondu aux impératifs de compétence en IR spécifiés au paragraphe 2.3.8.2 de la présente partie appropriés pour la catégorie d'avion.
11. Avant d'exercer les privilèges octroyés par une CPL pour l'exploitation d'avions à un seul pilote, le titulaire du brevet a :
	* + 1. Effectué 70 heures de vol en avion, soit en tant que PIC ou pas moins de 10 heures en tant que PIC et le reste du temps de vol en tant que PIC sous supervision ;
			2. Effectué 20 heures de vol de navigation en tant que PIC ou pas moins de 10 heures en tant que PIC et 10 heures en tant que PIC sous supervision, y compris un vol de navigation ne faisant pas moins de 540 km, avec des atterrissages avec arrêt complet sur deux aérodromes différents ; et
			3. Répondu aux impératifs de la CPL spécifiés aux paragraphes 2.3.5.1(c), 2.3.5.1(f), 2.3.5.2(a)(2) de la présente partie (à l'exception de 2.3.5.2(a)(2)(i)) appropriés à la catégorie d'avion.

Note 1 : Lorsqu'un État contractant accorde les privilèges de vol à un seul pilote au titulaire d'un MPL(A), il peut les documenter par un aval du MPL(A) ou la délivrance d'une CPL pour la catégorie d'avion.

Note 2 : Certains des privilèges du brevet sont réduits par les détenteurs au moment de leur 65e anniversaire.

1. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans.
2. RENOUVELLEMENT. Un MPL(A) qui n’est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à la Régie la preuve que le brevet, le certificat médical et l’expérience récente sont courants.
3. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si le MPL(A) est arrivé à expiration, le demandeur a suivi un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences MPL(A) spécifié dans les STS de la RAA pour les MPL(A).

OACI, Annexe 1 : 2.5.1.1 ; 2.5.1.2 ; 2.5.1.3 ; 2.5.1.4 ; 2.5.2.1 ; 2.5.2.2 ; 2.5.2.3

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour le brevet de pilote en équipage multiple ─ Catégorie avion

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'un MPL(A) a achevé un cours de formation approuvé ne comptant pas moins de 240 heures de vol réel et simulé de pilote en vol et non volant.
2. L’expérience de vol réel comprend au moins celle d’un PPL(A) aux termes du paragraphe 2.3.4.2 de la présente partie, en formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement, vol de nuit et vol exclusivement aux instruments.
3. Le demandeur a non seulement satisfait aux impératifs du paragraphe 2.3.6.2(a)(1) de la présente sous-section, mais aussi acquis, dans un avion à turbine certifié pour opérer avec un équipage minimum de deux pilotes, ou dans un FSTD approuvé à cette fin par la Régie, l’expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence supérieur défini dans les STS de la RAA pour les MPL(A).
4. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’un MPL(A) doit avoir suivi une instruction de vol en double commande dans toutes les unités spécifiées dans les STS de la RAA pour les MPL(A) au niveau requis pour la délivrance d'un MPL, ce qui comprend les unités de compétence requises pour le pilotage selon les IFR.
5. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour le MPL(A) figurent dans les STS de la RAA pour les MPL(A).

Note 1 : Les procédures de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Les directives sur la formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 10011 de l’OACI, Manuel de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion.

Note 3 : Le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, donne des directives sur l'approbation des FSTD pour la formation à la prévention de la perte de contrôle et le redressement d’avion.

Note 4 : La formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion peut être intégrée dans le programme de qualification de type ou être dispensée immédiatement après en tant que module supplémentaire.

OACI, Annexe 1 : 2.5.1.3 ; 2.5.3.1 ; 2.5.3.2 ; 2.5.3.3 ; 2.5.4.1 ; 2.5.4.2

### Licence de pilote de ligne

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une ATPL n'a pas moins de 21 ans.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'une ATPL détient un certificat médical de la Classe 1 en vigueur, délivré aux termes de la présente partie.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une ATPL a reçu et enregistré une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, appropriés aux privilèges accordés au titulaire d'une ATPL et à la catégorie d'aéronef devant figurer sur la licence :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes au titulaire d'une ATPL ; règles de l'air ; pratiques et procédures appropriées des ATS ;
5. CONNAISSANCES GÉNÉRALES DES AÉRONEFS.
	* + 1. Caractéristiques générales et limitations des systèmes électriques, hydrauliques, de pressurisation et autres ; circuits de commande de vol, dont le pilote automatique et la stabilisation automatique ;
			2. Principes de fonctionnement, procédures de manipulation et limitations opérationnelles des groupes motopropulseurs de l’aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur la performance du moteur ; informations d’exploitation pertinentes extraites du manuel de vol ou d’autres documents appropriés ;
			3. Procédures de fonctionnement et limitations des aéronefs appropriés ; effets des conditions atmosphériques sur la performance de l’aéronef conformément aux informations pertinentes extraites du manuel de vol ;
			4. Utilisation et vérification de l’état de fonctionnement de l’équipement et des systèmes des aéronefs de la catégorie appropriée ;
			5. Instruments de vol ; boussoles ; erreurs de virage et d’accélération ; limites opérationnelles et effets de précession des instruments gyroscopiques ; pratiques et procédures en cas de défaillance de divers instruments de vol et des unités d’affichage électronique ;
			6. Procédures de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs appropriés ;
			7. Pour les hélicoptères et appareils à sustentation motorisée, transmission (groupes motopropulseurs) lorsque cela s’applique ;
6. CARACTÉRISTIQUES DE VOL, PLANIFICATION ET CHARGEMENT.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Utilisation et application pratique des données de décollage, d’atterrissage et autres, dont les procédures relatives au contrôle du vol de croisière ;
			3. Planification du vol avant le vol et en route ; préparation et soumission des plans de vol aux ATS ; procédures appropriées des ATS ; procédures de calage altimétrique ;
			4. Dans le cas des hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée, effets des charges externes sur le comportement ;
7. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;
8. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Interprétation et application des rapports, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d’obtention d’informations météorologiques avant et pendant le vol et altimétrie ;
			2. Météorologie aéronautique ; climatologie des zones pertinentes au vu du fait que les éléments ont un effet sur l'aviation ; le mouvement des systèmes bariques ; la structure des fronts ; et l'origine et les caractéristiques des événements météorologiques importants qui affectent les conditions de décollage, de vol et d'atterrissage ;
			3. Causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures d’entrée dans une zone frontale ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
			4. Dans le cas d’un avion et d’un aéronef à sustentation motorisée, météorologie pratique en haute altitude, y compris l’interprétation et l’utilisation des bulletins d’information, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jet ;
9. NAVIGATION.
	* + 1. Navigation aérienne, dont l’utilisation des cartes aéronautiques, des aides à la radionavigation et des systèmes de navigation à couverture de zone ; impératifs spécifiques de navigation pour les vols long-courrier ;
			2. Utilisation, limitations et état de fonctionnement de l’avionique et des instruments nécessaires pour le contrôle et la navigation de l’aéronef ;
			3. Utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés pour les phases de départ, en route, d’approche et d’atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
			4. Principes et caractéristiques des systèmes de navigation référencée autonomes et externes ; fonctionnement de l’équipement de bord ;
10. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Application de la gestion des menaces et des erreurs à la performance opérationnelle ;
			2. Interprétation et utilisation de la documentation aéronautique, comme les AIP, NOTAM, codes et abréviations aéronautiques ;
			3. Mesures de précaution et d’urgence ; pratiques en matière de sécurité ;
			4. Procédures d’exploitation pour le transport de fret et de marchandises dangereux ;
			5. Impératifs et pratiques pour l’exposé sur les mesures de sécurité, y compris les précautions à prendre pour l’embarquement et le débarquement ;
			6. Dans le cas d’un hélicoptère et, si cela s’applique, d’un appareil à sustentation motorisée, enfoncement avec moteur, résonance au sol, décrochage de pale reculante, basculement dynamique et autres dangers d’exploitation ; mesures de sécurité associées au vol VMC ;
11. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes du vol ayant trait à la catégorie appropriée d’aéronef ; et
12. RT.
	* + 1. Procédures et phraséologie RT ; mesures à prendre en cas de défaillance des communications.
13. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une ATPL doit :
14. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
15. Réussir le test écrit des connaissances requis portant sur les domaines figurant au paragraphe 2.3.7.1(c)(2) de la présente sous-section.
16. EXPÉRIENCE ET INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une ATPL doit avoir répondu aux impératifs d'expérience et d'instruction de vol appropriés pour la catégorie d'aéronef, comme spécifié dans la présente partie.
17. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une ATPL doit :
18. Avoir obtenu l'aval d'un instructeur homologué, qui certifie que cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
19. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de son aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un aéronef de la catégorie appropriée requérant un CP, les procédures et manœuvres suivantes :
	* + 1. Procédures avant le vol, dont la préparation du plan de vol effectif et la soumission du plan de vol aux ATS ;
			2. Procédures et manœuvres normales de vol durant toutes les phases du vol ;
			3. Procédures et manœuvres anormales et d'urgence ayant trait à la défaillance et au mauvais fonctionnement de l'équipement, comme le groupe motopropulseur, les systèmes et la cellule ;
			4. Procédures en cas de mise hors d'état de l'équipage et relatives à la coordination de l'équipage, dont l'affectation des tâches de pilotage, la coopération de l'équipage et l'utilisation des listes de contrôle ;
			5. Dans le cas d'un avion et d'un aéronef à sustentation motorisée, procédures et manœuvres de vol aux instruments tels que figurant au paragraphe 2.3.7 de la présente partie, dont une panne simulée de moteur ; et
			6. Dans le cas d'un avion, le demandeur doit avoir fait la preuve de son aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un aéronef multimoteur, les procédures et manœuvres décrites dans le présent paragraphe.
20. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de l’aptitude à travailler dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS en vigueur de la RAA, avec un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d’une ATPL et :
	* + 1. Faire voler l'aéronef dans ses limitations ;
			2. Reconnaître et gérer les menaces ;
			3. Contrôler manuellement en douceur et avec précision, à tout moment, l'aéronef dans ses limitations, pour assurer le bon résultat d'une procédure ou d'une manœuvre ;
			4. Piloter l'aéronef en mode automatique approprié à la phase du vol et demeurer conscient que ce mode est actif ;
			5. Effectuer, avec précision, des procédures normales, anormales et d'urgence pour toutes les phases du vol ;
			6. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique, ce qui comprend la prise structurée de décisions et le maintien de la connaissance de la situation ; et
			7. Communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage et faire la preuve de l'aptitude à appliquer les procédures relatives à la mise hors d'état de l'équipage, à la coordination de l'équipage, dont l'affectation des tâches de pilotage, à la coopération de l'équipage, au respect des SOP et à l'utilisation des listes de contrôle.
21. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une ATPL sont les suivants :
22. Exercer tous les privilèges d’un titulaire d’un PPL et CPL dans un aéronef de la catégorie et la classe appropriées, si cela s’applique ;
23. Dans le cas d'un avion et d'un aéronef à sustentation motorisée, exercer les privilèges du titulaire d'une qualification IR ; et
24. Faire fonction de PIC et de CP d'un aéronef de transport commercial aérien de la catégorie et de la classe appropriées, si cela s'applique.
25. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans. Pour un renouvellement ou une nouvelle délivrance, voir 2.2.1.7 dans la présente partie.
26. RENOUVELLEMENT. Une ATPL qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 ans de plus si le détenteur présente à la Régie la preuve que le brevet, le certificat médical, l’expérience récente et l'aptitude professionnelle sont courants.
27. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si l'ATPL est arrivée à expiration, le demandeur a suivi un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences de pilote de ligne.

OACI, Annexe 1 : 2.6.1.1 ; 2.6.1.2 ; 2.6.1.4 ; 2.6.2.1

14 CFR 61.151 ; 61.153 ; 61.155 ; 61.167

JAR-FCL 1 : Sous-parties F et G

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie avion

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une ATPL(A) doit avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont 100 heures au maximum dans un FSTD. Le demandeur doit avoir effectué au moins ce qui suit dans des avions :
	* + 1. 500 heures, en tant que PIC ou avec au moins 100 heures en tant que PIC et le temps de vol supplémentaire requis en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie ;
			2. 200 heures de vol de navigation dont pas moins de 100 heures en tant que PIC ou en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie ;
			3. 75 heures de vol aux instruments, dont pas plus de 30 au sol ; et
			4. 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou CP.
3. Les détenteurs d’une CPL(H) seront crédités de 50 pour cent de leur temps de vol en hélicoptère en tant que PIC pour le temps de vol requis au paragraphe 2.3.7.2(a)(1).
4. Le demandeur d'une ATPL(A) doit détenir une CPL(A) avec qualification aux instruments et multimoteur délivrée aux termes de la présente partie.
5. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une ATPL(A) doit avoir reçu l'instruction au vol aux instruments requise pour la délivrance de la CPL et de l'IR.

N. B. : Les impératifs en matière d'expérience stipulés ici excèdent ceux de l'Annexe 1 de l'OACI pour l'ATPL(A) révisée dans l'Amendement 167 pour permettre d'ajouter la MPL en permettant un plus grand crédit de temps PIC sous supervision et pour tenir compte des programmes ATPL intégrés existant dans certains États en réduisant le temps requis en tant que commandant de bord. La présente partie est actuellement une approche modulaire de la délivrance de licences et ne contient pas les impératifs relatifs à la MPL.

1. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour l’ATPL(A) figurent dans les STS de la RAA pour les ATPL(A).

Note 1 : Les procédures de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne – Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Les directives sur la formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement en vol réel figurent au Doc 10011 de l’OACI, Manuel de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion.

Note 3 : Le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, donne des directives sur l'approbation des FSTD pour la formation à la prévention de la perte de contrôle et le redressement d’avion.

Note 4 : La formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion peut être intégrée dans le programme de qualification de type ou être dispensée immédiatement après en tant que module supplémentaire.

OACI, Annexe 1 : 2.1.5.2 ; 2.6.3.1 ; 2.6.3.2

14 CFR 61.159 (a)

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie hélicoptère

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d’une ATPL(H) doit avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont 100 heures au maximum dans un FSTD. Le demandeur doit avoir effectué au moins ce qui suit dans des hélicoptères :
	* + 1. 250 heures, en tant que PIC ou avec au moins 100 heures en tant que PIC et le temps de vol supplémentaire requis en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie ;
			2. 200 heures de vol de navigation dont pas moins de 100 heures en tant que PIC ou en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie ;
			3. 30 heures de vol aux instruments, dont pas plus de 10 au sol ; et
			4. 50 heures de vol de nuit en tant que PIC ou CP.
3. Les détenteurs d’une CPL(A) seront crédités de 50 pour cent de leurs temps de vol en avion en tant que PIC pour le temps de vol requis au paragraphe 2.3.7.3(a)(1) de la présente sous-section.
4. Le demandeur d'une ATPL(H) doit détenir une CPL(H) délivrée aux termes de la présente partie.
5. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une ATPL(H) doit avoir eu l'instruction à double commande requise pour la délivrance de la CPL.

N. B. : Les impératifs en matière d'expérience PIC stipulés ici excèdent ceux de l'Annexe 1 de l'OACI pour l'ATPL(H) qui ont été révisés dans l'Amendement 167 pour tenir compte des programmes ATPL intégrés existant dans certains États en réduisant le temps requis en tant que commandant de bord. La présente partie est actuellement une approche modulaire de la délivrance de licences.

1. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour l’ATPL(H) figurent dans les STS de la RAA pour les ATPL(H).

OACI, Annexe 1 : 2.6.4.1, 2.6.4.2

14 CFR 61.161

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour l’ATPL ─ Catégorie à sustentation motorisée

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d'une ATPL(PL) doit avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'un appareil à sustentation motorisée. La Régie peut déterminer si l'expérience en tant que pilote pendant l'instruction dans un FSTD est acceptable pour compter dans le total des 1 500 heures de vol. Le demandeur doit avoir effectué au moins ce qui suit dans des aéronefs à sustentation motorisée :
	* + 1. 250 heures, en tant que PIC ou avec au moins 100 heures en tant que PIC et le temps de vol supplémentaire requis en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie.
			2. 100 heures de vol de navigation dont pas moins de 50 heures en tant que PIC ou en tant que CP se livrant aux fonctions et tâches d'un PIC, sous la supervision de ce dernier, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable pour la Régie.
			3. 75 heures de vol aux instruments, dont pas plus de 30 au sol.
			4. 25 heures de vol de nuit en tant que PIC ou CP.
3. La Régie peut déterminer si le temps de vol dans d'autres catégories d'aéronefs peut être crédité pour les 1 500 heures de vol du paragraphe 2.3.7.4(a)(1) de la présente sous-section.
4. Le demandeur d'une ATPL(PL) doit détenir une CPL(PL) délivrée aux termes de la présente partie.
5. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une ATPL(PL) a reçu l'instruction au vol aux instruments requise pour la délivrance de la CPL(PL) et de l'IR.

N. B. : Les impératifs en matière d'expérience PIC stipulés ici excèdent la recommandation de l'Annexe 1 de l'OACI pour l'ATPL(PL), qui ont été révisés dans l'Amendement 167 pour tenir compte des programmes ATPL intégrés existant dans certains États en réduisant le temps requis en tant que commandant de bord. La présente partie est actuellement une approche modulaire de la délivrance de licences.

1. TEST DES COMPÉTENCES. Les impératifs pour le test des compétences pour l’ATPL(PL) figurent dans les STS de la RAA pour les ATPL(PL).

OACI, Annexe 1 : 2.6.5.1 ; 2.6.5.2R

14 CFR 61.163

### Qualification aux instruments

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une IR n'a pas moins de 17 ans.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'une IR détient un certificat médical de Classe 1 ou 2 délivré aux termes de la présente partie et approprié au niveau de licence détenue. Le demandeur d'une IR détenant un PPL a établi son acuité auditive sur la base de la conformité aux impératifs auditifs requis pour la délivrance d'un certificat médical de Classe 1.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une IR obtient et enregistre une formation au sol donnée par un instructeur homologué sur les sujets suivants :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementation pertinentes pour le vol IFR ; pratiques et procédures des ATS connexes ;
5. CONNAISSANCES D’ORDRE GÉNÉRAL DES AÉRONEFS DE LA CATÉGORIE RECHERCHÉE.
	* + 1. Utilisation, limitation et état de fonctionnement de l'avionique, des appareils et instruments électroniques nécessaires pour le contrôle et la navigation d'avions en IFR et en conditions météorologiques de vol aux instruments ; utilisation et limitation du pilote automatique ;
			2. Erreurs de boussole, de virage et d'accélération ; limites opérationnelles et effets de précession des instruments gyroscopiques ; pratiques et procédures en cas de défaillance de divers instruments de vol ;
6. PERFORMANCE DE VOL ET PLANIFICATION POUR LA CATÉGORIE D’AÉRONEF RECHERCHÉE.
	* + 1. Préparations et vérifications appropriées avant le vol en IFR ;
			2. Planification opérationnelle de vol ; préparation et soumission des plans de vol aux ATS en IFR ; procédures de calage altimétrique ;
7. PERFORMANCE HUMAINE POUR LA CATÉGORIE D’AÉRONEF RECHERCHÉE.
	* + 1. Performance humaine pertinente pour le vol aux instruments dans un aéronef ;
			2. Les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
8. MÉTÉOROLOGIE POUR LA CATÉGORIE D’AÉRONEF RECHERCHÉE.
	* + 1. Application de la météorologie aéronautique ; interprétation et utilisation des bulletins, cartes et prévisions ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des informations météorologiques ; altimétrie ;
			2. Causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures d’entrée dans une zone frontale ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
			3. Dans le cas des hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée, effets du givrage du rotor ;
9. NAVIGATION POUR LA CATÉGORIE D’AÉRONEF RECHERCHEÉE.
	* + 1. Navigation aérienne pratique en utilisant les aides à la radionavigation ;
			2. Utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés pour les phases de départ, en route, d’approche et d’atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
10. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES POUR LA CATÉGORIE D’AÉRONEF RECHERCHÉE.
	* + 1. Application de la gestion des menaces et des erreurs aux principes d'exploitation ;
			2. Interprétation et utilisation de la documentation aéronautique telle qu'AIP, NOTAM, des codes et abréviations aéronautiques et des cartes de procédure aux instruments pour le départ, en route, la descente et l'approche ;
			3. Procédures de précaution et d'urgence ; pratiques en matière de sécurité associées aux vols en IFR ; critères de franchissement d'obstacles ; et
11. RT.
	* + 1. Procédures et phraséologie des communications s'appliquant à l'exploitation d'aéronefs en VFR ; mesures à prendre en cas de défaillance des communications.
12. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une IR doit :
13. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + - 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
				2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
			1. Réussir le test des connaissances requis portant sur les domaines figurant au paragraphe 2.3.8.1(c) de la présente sous-section.
14. EXPÉRIENCE ET INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d’une IR doit avoir répondu aux impératifs d'expérience et d'instruction de vol appropriés pour la catégorie d'aéronef, comme spécifié dans la présente partie.
15. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une IR sont de piloter un aéronef de la catégorie appropriée en condition IFR. Avant d’exercer les privilèges dans un aéronef multimoteur, le titulaire de la qualification doit avoir répondu aux impératifs du paragraphe (g)(3).
16. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité d'une IR est de 1 an.
17. RENOUVELLEMENT.
18. Pour le renouvellement d'une IR en monomoteur, le demandeur doit, dans les 12 mois civils précédents, avoir passé une vérification de l'aptitude professionnelle dans les sujets mentionnés dans les STS de la RAA pour les IR.
19. Pour le renouvellement d'une IR en multimoteur, le demandeur doit, dans les 12 mois civils précédents, avoir passé une vérification de l'aptitude professionnelle dans les sujets mentionnés dans les STS de la RAA pour les IR.
20. Si un pilote se présente pour le test de vérification de l'aptitude professionnelle requis dans la présente section, dans le mois civil précédant ou suivant celui durant lequel elle doit avoir lieu, il est considéré, pour calculer quand la prochaine vérification doit avoir lieu, comme l'ayant présenté durant le mois pendant lequel elle devait avoir lieu.
21. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si l’IR a expiré, le demandeur doit :
22. Avoir pris un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'aval selon lequel cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
23. Réussir le test des compétences requis sur les sujets figurant dans les STS de la RAA pour les IR.

N. B. : L’IR est comprise dans l’ATPL(A), l’ATPL(PL), la MPL et la CPL(AS). La Régie peut combiner les impératifs IR à d'autres licences.

*OACI, Annexe 1 : 2.7.1.1 ; 2.7.1.2 ; 2.7.1.3*

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la qualification aux instruments

1. EXPÉRIENCE.
2. Le demandeur d'une IR détient une licence de pilote dans une catégorie d’aéronef, et, le cas échéant, une qualification de classe pour l’IR recherchée.
3. Le demandeur doit avoir effectué au moins ce qui suit :
	* + 1. 50 heures de vol de navigation en tant que PIC d'aéronefs de catégories acceptables pour la Régie, dont au moins 10 heures dans la catégorie d'aéronef recherchée ; et
			2. 40 heures de vol aux instruments dans un aéronef, dont 20 heures au plus ou 30 heures si un FSTD est utilisé, aux instruments au sol. Le temps au sol doit être effectué sous la supervision d'un instructeur homologué.
4. INSTRUCTION DE VOL.
5. Le demandeur d’une IR n’a pas moins de 10 heures de temps de vol aux instruments requis au paragraphe 2.3.8.2(a)(2)(ii) de la présente sous-section tout en obtenant et enregistrant une instruction en double commande d'un avion assurée par un FI homologué.
6. L'instructeur s'assure que le demandeur possède une expérience en exploitation dans au moins les domaines suivants, au niveau de performance requis pour le titulaire d'une IR :
	* + 1. Procédures avant le vol, dont l'utilisation du manuel de vol ou d'un document équivalent, et de documents appropriés des ATS pour la préparation d'un plan de vol IFR ;
			2. Inspection avant le vol, utilisation de listes de contrôle, évolution au sol et vérifications avant le décollage ;
			3. Procédures et manœuvres pour opération en IFR dans des conditions normales, anormales et d'urgence couvrant au moins ce qui suit :
				1. Passage au vol aux instruments au décollage ;
				2. Départs et arrivées normaux aux instruments ;
				3. Procédures et navigation IFR en route ;
				4. Procédures d'attente ;
				5. Approches aux instruments à des minimums spécifiés ;
				6. Procédures d'approche manquée ; et
				7. Atterrissages après approche aux instruments ;
			4. Manœuvres en vol et caractéristiques particulières de vol.
7. Si les privilèges de l’IR doivent être exercés dans un aéronef multimoteur, le demandeur doit avoir obtenu d'un FI homologué, une instruction aux instruments à double commande dans un tel aéronef. L'instructeur doit s'assurer que le demandeur possède une expérience pratique du fonctionnement de l'aéronef en faisant exclusivement référence aux instruments, avec un moteur en panne ou en panne simulée.
8. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une IR doit :
9. Avoir obtenu l'aval d'un instructeur homologué, qui certifie que cette personne est prête pour le test des compétences requis ;
10. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de l’aptitude à travailler dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS en vigueur de la RAA pour les IR, avec un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d’une IR et :
	* + 1. Reconnaître et gérer les menaces ;
			2. Faire voler l'aéronef dans ses limitations ;
			3. Effectuer toutes les manœuvres en douceur et avec précision ;
			4. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique ;
			5. Appliquer les connaissances aéronautiques ;
			6. Maintenir constamment le contrôle de l'aéronef de façon à assurer le succès d'une procédure ou d'une manœuvre ;
			7. Comprendre et appliquer les procédures de coordination de l'équipage et en cas de sa mise hors d'état ; et
			8. Communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage.
11. Avoir fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de son aptitude à piloter un aéronef multimoteur en se référant exclusivement aux instruments, avec un moteur en panne ou en panne simulée, comme indiqué dans les STS de la RAA pour les IR, si les privilèges de l’IR doivent être exercés dans un tel aéronef.
12. Le test des compétences et la vérification de l’aptitude professionnelle pour l’IR figurent dans les STS de la RAA pour les IR.

OACI, Annexe 1 : 2.7.1.1 ; 2.7.1.2.1.1 ; 2.7.3.1 ; 2.7.3.2 ; 2.7.4.2

### Délivrance de licences d'instructeur de pilotes

#### Impératifs d'ordre général

1. APPLICABILITÉ.
2. La présente section décrit les impératifs requis pour la délivrance de licences, qualifications ou autorisations d'instructeur de pilotes ; les conditions dans lesquelles ces qualifications et autorisations sont nécessaires ; et les privilèges et limitations de ces qualifications et autorisations.
3. Tous les instructeurs doivent lire, parler, écrire et comprendre la langue de [ÉTAT] et l’anglais si cela est requis.
4. Les licences, qualifications et autorisations suivantes d'instructeur sont délivrées aux termes de la présente partie :
	* + 1. Licence de FI ;
			2. Licence de GI avec qualifications de base et supérieures et qualifications aux instruments ; et
			3. Autorisation d'instructeur de formation au vol simulé.

OACI, Annexe 1 : 2.8.1.1

14 CFR 61.185(a)(1) ; 61.213(a)(3)

JAR-FCL : 1.340

#### Impératifs, test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence d'instructeur de vol

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence de FI doit avoir l'âge approprié pour la licence ou le brevet concerné.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'une licence de FI doit posséder un certificat médical de Classe 1.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FI doit :
4. Avoir obtenu et enregistré une formation dispensée par un instructeur homologué ;
5. Réussir le test des connaissances FI sur :
	* + 1. Les domaines de connaissances aéronautiques pour une autorisation d’élève-pilote ; les brevets et licences de pilote privé, commercial ou de ligne en vigueur dans la catégorie d’aéronef pour laquelle les privilèges de FI sont demandés ; et
			2. Les domaines de connaissances aéronautiques pour l’IR applicables à la catégorie pour laquelle les privilèges de FI aux instruments sont recherchés.
6. Répond aux impératifs portant sur les principes fondamentaux de l'instruction figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie.
7. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence de FI détient une licence dans la catégorie d’aéronef, et, le cas échéant, une qualification de classe et/ou de type appropriée en fonction de la qualification FI demandée, comme suit :
8. Pour un instructeur dans la catégorie avion ─ détenir soit une CPL(A), soit une ATPL(A) avec IR et qualifications de classe et/ou de type appropriées ;
9. Pour un instructeur dans la catégorie à sustentation motorisée ─ détenir soit une CPL(PL), soit une ATPL(PL) avec IR et toute qualification de classe ou de type qui s'applique ;
10. Pour un instructeur dans la catégorie hélicoptère ─ détenir soit une CPL(H), soit une ATPL(H) avec toute qualification de classe ou de type qui s'applique ;
11. Pour un instructeur dans la catégorie ballon ─ détenir une CPL(B) avec toute qualification de classe qui s'applique ;
12. Pour un instructeur dans la catégorie dirigeable ─ détenir une CPL(AS) avec toute qualification de classe qui s'applique ;
13. Pour un instructeur dans la catégorie planeur ─ détenir une CPL(G) avec toute qualification de classe qui s'applique ;
14. Pour une licence d'instructeur IR ─ détenir une IR pour la catégorie d'aéronef appropriée.
15. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur d'une licence de FI doit :
16. Avoir reçu d'un instructeur homologué une instruction aux techniques d'instruction de vol, dont démonstration, pratiques des élèves, reconnaissance et correction des erreurs courantes commises par les élèves ; et
17. Avoir pratiqué les techniques d'instruction des manœuvres et procédures de vol dans lesquelles l'instruction de vol doit être accomplie.
18. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une licence de FI doit :
19. Obtenir un aval, porté sur le carnet de vol, d'un instructeur homologué, indiquant que le demandeur est compétent dans les domaines figurant au paragraphe 2.3.9.2(f)(2) de la présente sous-section, appropriés pour la qualification de FI recherchée ;
20. Réussir le test des compétences approprié en fonction de la licence FI demandée, dans les domaines d’exploitations figurant dans la STS correspondante de la RAA, dans :
	* + 1. Un aéronef représentatif de la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, de la classe et/ou du type pour la qualification recherchée ; ou
			2. Un FSTD approuvé représentatif de la catégorie et, le cas échéant, de la classe et/ou du type d’aéronef pour la licence et la qualification demandées, utilisé conformément à un cours approuvé, dans un ATO certifié en accord avec la Partie 3 de la présente réglementation.
21. PRIVILÈGES, LIMITATIONS ET QUALIFICATIONS.
22. Un FI est autorisé, dans les limites de la licence de FI, de son brevet de pilote et de ses qualifications, à assurer une formation et donner les avals requis pour et ayant trait à ce qui suit :
	* + 1. Autorisation élève-pilote ;
			2. Brevet de pilote ;
			3. Licence de FI ;
			4. Licence de GI ;
			5. Qualification de catégorie d'aéronef ;
			6. Qualification de classe d'aéronef ;
			7. IR ;
			8. Vérification de l'aptitude professionnelle ou impératifs en matière d'expérience récente ;
			9. Test des connaissances ; et
			10. Test des compétences.
23. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence d'instructeur est de 2 ans.
24. RENOUVELLEMENT. Une licence de FI qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire :
25. Réussit un test des compétences pour :
	* + 1. Renouveler la licence d'instructeur ; ou
			2. Ajouter un qualification FI supplémentaire ; ou
26. Présente à un inspecteur de la Régie :
	* + 1. Un dossier de formation d'élèves indiquant que, lors des 24 mois civils précédents, le FI a donné son aval à au moins cinq élèves pour un test des compétences pour l'obtention d'un brevet ou d'une qualification, et au moins 80 % de ces élèves ont réussi le test au premier essai ;
			2. Un dossier indiquant que dans les 24 mois civils précédents, le FI a servi en tant que pilote inspecteur d’une compagnie, instructeur de vol en chef, CP d’une compagnie ou FI dans une opération certifiée conformément à la Partie 9 de la présente réglementation ou à un poste requérant l'évaluation régulière de pilotes ; ou
			3. Un diplôme indiquant que le pilote a passé avec succès un cours approuvé de perfectionnement de FI portant sur une formation au sol ou en vol ou les deux, dans les 90 jours précédant le mois d'expiration de sa licence de FI.
27. Si un FI répond, dans les 90 jours précédant le mois d’expiration de sa licence, aux impératifs requis pour le renouvellement de celle-ci :
	* + 1. La Régie considèrera que le FI a répondu aux impératifs requis pour le renouvellement dans le mois prévu ; et
			2. La Régie renouvellera la qualification de FI pour 24 mois civils supplémentaires à compter de la date d'expiration.
28. Un FI peut passer le test des compétences requis par la présente sous-section lors d’un cours approuvé et assuré par un ATO certifié aux termes de la Partie 3 de la présente réglementation.
29. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de FI a expiré, le demandeur doit :
30. Avoir pris un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'aval selon lequel cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
31. Réussir le test des compétences prescrit.
32. LICENCES DE FI SUPPLÉMENTAIRES. Le demandeur d'une autre licence de FI doit répondre aux impératifs figurant au paragraphe 2.3.9.2 de la présente sous-section s'appliquant à la qualification de FI recherchée.
33. DOSSIERS DE FI. Un FI doit :
34. Signer le carnet de bord de chaque personne pour laquelle cet instructeur a assuré une formation en vol ou au sol ;
35. Tenir à jour un carnet de bord ou un autre document contenant ce qui suit :
	* + 1. Le nom de chaque personne à laquelle cet instructeur a donné son aval, sur le carnet de bord ou le brevet de pilote, pour vol en solo et la date de l'aval ; et
			2. Le nom de chaque personne à laquelle cet instructeur a donné son aval pour un test des connaissances ou des compétences, et un dossier sur le genre de test, sa date et ses résultats ; et
36. Conserver les dossiers requis par la présente sous-section pendant au moins 3 ans.
37. LIMITATIONS ET QUALIFICATIONS DE FI. Le titulaire d'une licence de FI doit se plier aux limitations et qualifications suivantes :
38. Heures de formation. Un FI ne peut pas assurer plus de 8 heures de formation au vol sur toute période de 24 heures consécutives.
39. Licence et qualifications requises. Un FI ne peut pas assurer une formation au vol à bord de tout aéronef pour lequel il ne détient pas un brevet de pilote et une licence de FI pour la catégorie concernée et, si cela s'applique, la qualification de classe ou de type.
40. Pour une formation de vol aux instruments ou pour un type de qualification non limité aux VFR, une IR appropriée doit figurer sur sa qualification de FI et son brevet de pilote.
41. Limitations des avals. Un FI ne peut pas donner son aval pour ce qui suit :
	* + 1. Un brevet ou carnet de bord d'élève-pilote pour vol en solo, sauf si ce FI a :
				1. Assuré la formation au vol requise par la présente sous-section pour cet élève pour les vols en solo ;
				2. Déterminé que l'élève est prêt à effectuer le vol en toute sécurité dans des circonstances connues, sous réserve de toute limitation figurant sur le carnet de vol de l'élève, que l'instructeur considère comme nécessaire pour la sécurité du vol ;
				3. Assuré la formation au vol de cet élève dans un aéronef de la marque et du modèle dans lequel le vol en solo doit avoir lieu, ou dans un aéronef de marque et de modèle similaires ; et
				4. Donné son aval sur le carnet de bord de l'élève-pilote pour la marque et le modèle spécifiques de l'aéronef à piloter.
			2. Le brevet et le carnet de bord de l'élève pour un vol de navigation en solo, sauf si le FI a déterminé que :
				1. La préparation pour le vol par l'élève, la planification et les procédures proposées sont adéquates pour le vol proposé dans les conditions existantes et dans les limitations figurant sur le carnet de bord, que l'instructeur considère nécessaires pour la sécurité du vol ; et
				2. L'élève a l'aval approprié pour vol de navigation en solo pour la marque et le modèle de l'aéronef à piloter.
			3. Le brevet de pilote et le carnet de bord de l’élève pour un vol en solo dans un espace aérien de Classe B ou dans un aérodrome avec un espace aérien de Classe B, sauf si ce FI a :
				1. Assuré la formation au sol et en vol de cet élève dans cet espace aérien de Classe B ou cet aérodrome ; et
				2. Déterminé que l'élève est capable de faire voler l'aéronef en toute sécurité.

N. B. : Espace aérien de Classe B tel que défini à l'Annexe 11 de l’OACI : 2.6.1 Les vols IFR et VFR sont admis; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

* + - 1. Le carnet de bord d'un pilote pour un vol de recyclage, sauf si cet instructeur a effectué une vérification de ce pilote conformément aux impératifs du paragraphe 8.4.1.10 de la présente réglementation ; ou
			2. Le carnet de bord d'un pilote pour une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments, sauf si cet instructeur a testé ce pilote conformément aux impératifs du paragraphe 8.4.1.11 de la présente réglementation.
1. Formation dans un avion ou un hélicoptère multimoteur. Un FI n'est pas autorisé à assurer la formation requise pour la délivrance d'un brevet ou d'une qualification pour un avion ou un hélicoptère multimoteur, sauf s'il a au moins 5 heures de vol en tant que PIC d'un avion ou d'un hélicoptère multimoteur de la même marque et du même modèle, selon le cas.
2. Qualifications du FI pour la formation de personnes demandant pour la première fois à être FI.
	* + 1. Aucun FI n’est autorisé à assurer une formation à un autre pilote qui n’a jamais détenu une licence de FI, sauf si ce FI :
				1. Détient une licence de FI ou d'instructeur au sol en vigueur avec la qualification appropriée, la détient depuis au moins 24 mois et a assuré au moins 40 heures de formation au sol ; ou
				2. Détient une licence de FI ou d'instructeur au sol en vigueur avec la qualification appropriée et a assuré au moins 100 heures de formation au sol dans le cadre d'un cours approuvé par la Régie ; et
				3. Répond aux impératifs d'admissibilité figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ;
				4. Pour la formation en préparation à une qualification avion ou hélicoptère, a assuré au moins 200 heures de formation en tant que FI ; et
				5. Pour la formation en préparation à une qualification planeur, a assuré au moins 80 heures de formation en tant que FI.
3. Interdiction contre les avals par soi-même. Un FI n'est pas autorisé à avaliser par lui-même une licence, une qualification, un vol de recyclage, une autorisation, un privilège d'exploitation, un test des connaissances ou des compétences requis par la présente partie.
4. Instruction CAT II et CAT III Un FI n'est pas autorisé à assurer une formation dans les opérations de CAT II ou de CAT III, sauf s'il a été formé et testé dans l'une ou l'autre de ces catégories, selon le cas.
5. Le test des compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour les qualifications de FI dans les catégories avion, hélicoptère, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, ballon et planeur ainsi que les IR (avion, hélicoptère et aéronef à sustentation motorisée) et autres qualifications de type figurent dans les STS en vigueur de la RAA.

OACI, Annexe 1 : 2.8.1.1 ; 2.8.1.3 ; 2.8.1.4 ; 2.8.2.1

14 CFR 61.183 ; 61.189 ; 61.191 ; 61.193 ; 61.195 ; 61.197 ; 61.199

JAR-FCL : 1.320 ; 1.330 ; 1.335 ; 1.370 ; 1.385 ; 1.400 ; 1.415

#### Autorisation d'instructeur pour formation au vol simulé

1. Les détenteurs actuels et passés de licences de pilote professionnel possédant une expérience pédagogique peuvent demander une autorisation d'instruction de vol dans un FSTD, à condition que le demandeur ait au moins un an d'expérience en tant qu'instructeur dans des FSTD.
2. COMPÉTENCES. Le demandeur doit avoir fait preuve de son aptitude à enseigner dans les domaines couvrant l'instruction au sol, dans le cadre d'un test des compétences dans la catégorie et la classe ou le type d'aéronef pour laquelle il cherche à obtenir les privilèges de l'autorisation.
3. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une autorisation consistent à instruire dans un FSTD pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour la catégorie appropriée d'aéronef.
4. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité d'une autorisation de formation en simulateur de vol est de 1 an.
5. RENOUVELLEMENT. Le renouvellement requiert de passer avec succès une vérification de l'aptitude professionnelle.
6. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si l'autorisation est arrivée à expiration, le titulaire suit un cours de perfectionnement et réussit un test des compétences dans la catégorie et la classe ou le type d'aéronef pour lequel les privilèges de l'autorisation d'instruction sont recherchés.

OACI, Annexe 1 : 2.1.8.1(c) ; 2.1.8.2

#### Licence d’instructeur au sol

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence de GI n'a pas moins de 18 ans.
2. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de GI doit :
3. Obtenir et enregistre une formation assurée par un instructeur homologué et réussir un test des connaissances dans les domaines aéronautiques appropriés à la catégorie d’aéronef, pour la licence et les qualifications ci-après, selon le cas :
	* + 1. Pour une qualification BGI, les connaissances requises pour une licence d'élève et une PPL, telles qu’indiquées dans la présente partie ;
			2. Pour une qualification AGI, les domaines de connaissance d'élève-pilote, de pilote privé, de pilote professionnel et de pilote de ligne indiquées dans la présente partie ; et
			3. Pour une qualification IGI, les connaissances pour une IR indiquées dans la présente partie.
4. Répond aux impératifs portant sur les principes fondamentaux de l'instruction figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie.

14 CFR 61.213

1. PRIVILÈGES. Le titulaire d'une licence de GI peut exercer les privilèges correspondant à la licence et à la qualification détenues.
2. Une personne détenant une licence de GI avec qualification de base est autorisée à :
	* + 1. Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances aéronautiques requises pour la délivrance d'une autorisation d'élève-pilote ou d'un PPL ou des qualifications qui y sont associées ;
			2. Assurer une formation au sol requise pour un vol de recyclage de pilote privé ; et
			3. Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d’un PPL.
3. Une personne détenant une licence de GI avec qualification supérieure est autorisée à :
	* + 1. Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances requises pour la délivrance de toute licence ou qualification ;
			2. Assurer une formation au sol requise pour tout vol de recyclage ; et
			3. Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance de toute licence.
4. Une personne détenant une qualification IGI est autorisée à :
	* + 1. Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances aéronautiques requises pour la délivrance d'une IR ;
			2. Assurer la formation requise pour une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments ; et
			3. Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d’une IR.
5. Une personne détenant une licence de GI est autorisée, dans les limites de cette licence et des qualifications qui y figurent, à avaliser le carnet de vol ou autre dossier de formation d'une personne à laquelle ce titulaire a assuré une formation ou fourni une recommandation spécifiée aux paragraphes 2.3.9.4(c)(1) à (3) de la présente sous-section.

14 CFR 61.215

1. VALIDITÉ. Une licence de GI est valide pendant 1 année.
2. RENOUVELLEMENT. Le demandeur d’un renouvellement de licence de GI fournit à la Régie la preuve satisfaisante d’au moins 3 mois de service en tant que GI au cours des 12 derniers mois.
3. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de GI est arrivée à expiration, le demandeur de la nouvelle délivrance doit suivre un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie et obtenir l’aval d’un instructeur au sol ou de vol homologué, certifiant que la personne a fait preuve d’une aptitude professionnelle satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente partie pour la licence et la qualification.

14 CFR 61.217

### Pilotes-examinateurs désignés

#### Impératifs et test des compétences pour un DPE

1. ÂGE. Le demandeur d'une désignation de DPE n'a pas moins de 21 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d'une désignation de DPE doit posséder un certificat médical de Classe 1.
3. HABILITATION D’ORDRE GÉNÉRAL. Le demandeur d'une désignation de DPE doit :
4. Détenir au moins la licence et/ou les qualifications de classe/type s'appliquant à l'habilitation d'examen recherchée ;
5. Détenir au moins les qualifications de FI faisant l'objet de la demande ou occuper un poste comparable en tant que pilote inspecteur d'un exploitant aérien ou un poste comparable dans un ATO ;
6. Avoir une réputation d'intégrité et de fiabilité dans l'industrie et la communauté ;
7. Avoir de bons antécédents en tant que pilote et FI en ce qui concerne les accidents, les incidents et les violations ; et
8. Détenir une licence/des qualifications de pilote et d'instructeur n'ayant jamais été révoquées pour falsification ou contrefaçon.
9. CONNAISSANCES. Le candidat à une désignation de DPE doit réussir, avant la désignation, un test des connaissances dans les domaines appropriés pour la catégorie d'aéronef pour laquelle la désignation est recherchée.
10. TEST DES COMPÉTENCES. Le candidat à une désignation de DPE doit réussir un test des compétences administré par un inspecteur de la Régie détenant une licence en vigueur et valide dans la catégorie appropriée et, selon le cas, des qualifications de classe et de type dans les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour la désignation concernée.
11. MAINTIEN DES COMPÉTENCES. Après la désignation, un DPE maintient ses compétences en :
12. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
13. Maintenant courants et valides :
	* + 1. Une licence de pilote et, si cela s'applique, des qualifications de classe/type appropriées à la désignation ;
			2. Une licence et les qualifications de FI s'appliquant à la désignation ; et
			3. Un certificat médical de Classe 1.
14. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges de la désignation d'examinateur consistent à administrer des tests des compétences et des vérifications de l'aptitude professionnelle pour une licence et une ou des qualifications figurant sur le certificat de désignation et la carte d'identité du DPE.
15. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la désignation d'examinateur est de 3 ans.
16. RENOUVELLEMENT.
17. Le renouvellement sera à la discrétion de la Régie.
18. Le demandeur d'un renouvellement doit passer le test des compétences approprié dans les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour la désignation concernée.
19. DÉSIGNATIONS SUPPLÉMENTAIRES. Lorsque la Régie juge nécessaire qu'un DPE obtienne des désignations supplémentaires, le DPE :
20. Doit répondre à tous les impératifs de la présente partie pour la désignation ;
21. N'est pas obligé de passer un autre test des connaissances à condition que la désignation soit pour la même catégorie d'aéronef.
22. Les impératifs pour la désignation de pilote-examinateur figurent dans les STS en vigueur de la RAA.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

JAR-FCL 1 : Sous-partie I

JAR-FCL 2 : Sous-partie I

#### Expérience requise pour un pilote examinateur privé

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie avion. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(A), une ou des qualifications de classe appropriées et en IR(A) ;
3. Une licence de FI valide dans une catégorie avion et une ou des qualifications de classe appropriées ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1 000 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 300 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée ; et
			3. 100 heures de vol de nuit en avion.
5. 500 heures en tant que FI dans un avion, comprenant au moins 100 heures d'instruction dans la classe d'avion appropriée à la désignation recherchée.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

JAR-FCL 1 : 1.435

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie hélicoptère. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(H) et une ou des qualifications de classe appropriées ;
3. Une licence de FI valide dans une catégorie hélicoptère et une ou des qualifications de classe appropriées ;
4. 1 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
			2. 250 heures dans des hélicoptères appropriés pour la désignation recherchée.
5. 200 heures en tant que FI dans des hélicoptères appropriés pour la désignation recherchée.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

JAR-FCL 2 : 2.435

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie à sustentation motorisée. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(PL) avec qualification aux instruments pour aéronefs à sustentation motorisée ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie à sustentation motorisée ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1.000 heures en sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
			2. 100 heures de vol de nuit en sustentation motorisée.
5. 500 heures en tant que FI dans la catégorie à sustentation motorisée.

FAA, Ordre 8900.2, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie dirigeable. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(AS) et toute qualification de classe applicable ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie dirigeable et toute qualification de classe applicable ;
4. 1 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 500 heures en dirigeable, dont 200 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
			2. 50 heures de vol de nuit en dirigeable.
5. 100 heures en tant que FI dans des dirigeables.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie ballon. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(B) et toute qualification de classe qui s'applique ;
3. Une licence de FI valide dans une catégorie ballon et une ou des qualifications de classe appropriées ;
4. 200 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures en ballon ; et
			2. 20 heures dans des ballons de la classe pour laquelle la désignation est recherchée, effectuée dans l'année passée, dont 10 vols d'au moins 30 minutes chacun dans des ballons.
5. 50 heures en tant que FI dans des ballons, dans la classe pour laquelle la désignation est recherchée, dont 10 heures effectuées au cours de l'année passée.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. PPE ─ Catégorie planeur. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(G) ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie planeur ;
4. 500 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 200 heures dans des planeurs ; et
			2. 10 heures dans des planeurs au cours de l'année passée, comprenant au moins 10 vols en planeur.
5. 100 heures en tant que FI dans des planeurs ;

 FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

#### Expérience requise pour un pilote-examinateur de pilote professionnel et qualification de vol aux instruments

1. EXPÉRIENCE. CIRE ─ Catégorie avion. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(A), une ou des qualifications de classe appropriées et en IR(A) ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments ─ avion ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1.000 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 500 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée ;
			3. 100 heures de vol de nuit en avion ;
			4. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
			5. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine :
				1. 300 heures de vol dans de gros avions ou des avions à turbine, dont 50 dans le type d'avion pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros porteur pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 500 heures de vol en tant que FI dans des avions, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures d'instruction dans la classe d'avion applicable à la désignation recherchée ; et
			2. 250 heures d'instruction de vol aux instruments, dont 200 à bord d'avions.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. CIRE ─ Catégorie hélicoptère. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(H), une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments — hélicoptère ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments ─ hélicoptère ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ;
			3. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine :
				1. 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 250 heures de vol en tant que FI dans des hélicoptères, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures d'instruction en vol dans des hélicoptères ; et
			2. 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. CIRE ─ Catégorie à sustentation motorisée. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL avec qualification à sustentation motorisée, toute qualification de classe applicable et une qualification de vol aux instruments ─ sustentation motorisée ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie à sustentation motorisée, toute qualification de classe applicable et une qualification de vol aux instruments ─ sustentation motorisée ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1.000 heures dans des aéronefs à sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 100 heures de vol de nuit en aéronefs à sustentation motorisée ;
			3. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
			4. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros aéronefs ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée :
				1. 300 heures de vol dans de gros aéronefs ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée, dont 50 dans le type pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros porteur pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 500 heures de vol en tant que FI dans des aéronefs à sustentation motorisée, comprenant au moins :
	* + 1. 250 heures d'instruction de vol aux instruments, dont 200 à bord d'aéronefs à sustentation motorisée.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

#### Expérience requise pour les pilotes-examinateurs de pilotes professionnels

1. EXPÉRIENCE. CE ─ Catégorie hélicoptère. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(H) ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie hélicoptère ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros hélicoptères :
				1. 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 250 heures de vol en tant que FI dans des hélicoptères, comprenant au moins :
	* + 1. 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. CE ─ Catégorie dirigeable. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(AS) et toute qualification de classe applicable ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie dirigeable et toute qualification de classe applicable ;
4. 1 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 500 heures en dirigeable, dont 200 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
			2. 50 heures de vol de nuit en dirigeable ;
5. 100 heures en tant que FI dans des dirigeables.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. CE ─ Catégorie ballon. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une CPL(B) et toute qualification de classe qui s'applique ;
3. Une licence de FI valide dans une catégorie ballon et une ou des qualifications de classe applicables ;
4. 200 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures en ballon ; et
			2. 20 heures dans des ballons de la classe pour laquelle la désignation est recherchée, effectuée dans l'année passée, dont 10 vols d'au moins 30 minutes chacun dans des ballons ;
5. Détenir une CPL(B) et les qualifications de classe qui s'appliquent depuis au moins 1 an avant la désignation ;
6. 50 heures en tant que FI dans des ballons, dans la classe pour laquelle la désignation est recherchée, dont 10 heures effectuées au cours de l'année passée.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. CE ─ Catégorie planeur. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une qualification CPL(G) ;
3. Une licence de FI valide dans la catégorie planeur ;
4. 500 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 250 heures dans des planeurs ; et
			2. 20 heures dans des planeurs au cours de l'année passée, comprenant au moins 50 vols en planeur ;
5. 200 heures en tant que FI, dont 100 heures d'instruction de vol données dans des planeurs.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

#### Expérience requise pour les pilotes-examinateurs des pilotes de ligne

1. EXPÉRIENCE. ATPE ─ Catégorie avion. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une ATPL(A), une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments — avion ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments ─ avion ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1 500 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée.
			2. 500 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée ;
			3. 100 heures de vol de nuit en avion ;
			4. 200 heures dans des avions complexes ;
			5. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ;
			6. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine ;
				1. 300 heures de vol dans de gros avions ou des avions à turbine, dont 50 dans le type d'avion pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros porteur pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 500 heures de vol en tant que FI dans des avions, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures d'instruction dans la classe d'avion applicable à la désignation recherchée ;
			2. 250 heures d'instruction de vol aux instruments, dont 200 à bord d'avions ; et
			3. 150 heures d'instruction de vol pour une CPL(A), une ATPL(A) ou une qualification IR(A).

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. ATPE ─ Catégorie hélicoptère. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une ATPL(H), une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments — hélicoptère ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments ─ hélicoptère ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1200 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
			3. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros hélicoptères :
				1. 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 250 heures de vol en tant que FI dans des hélicoptères, comprenant au moins :
	* + 1. 100 heures d'instruction en vol dans des hélicoptères ; et
			2. 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

1. EXPÉRIENCE. ATPE ─ Catégorie à sustentation motorisée. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Une ATPL(PL), une ou des qualifications de classe applicables et une qualification de vol aux instruments — sustentation motorisée ;
3. Un certificat valide de FI avec une qualification dans la catégorie à sustentation motorisée, toute qualification de classe applicable et une qualification de vol aux instruments ─ sustentation motorisée ;
4. 2 000 heures de vol en tant que PIC, comprenant au moins :
	* + 1. 1.500 heures dans des aéronefs à sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
			2. 100 heures de vol de nuit en aéronefs à sustentation motorisée ;
			3. 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
			4. Pour pouvoir administrer des tests des compétences dans de gros aéronefs ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée :
				1. 300 heures de vol dans de gros aéronefs ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée, dont 50 dans le type pour lequel la désignation est recherchée ; et
				2. 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros porteur pour lequel la désignation est recherchée ;
5. 500 heures de vol en tant que FI dans des aéronefs à sustentation motorisée, comprenant au moins :
	* + 1. 250 heures d'instruction de vol aux instruments, dont 200 à bord d'aéronefs à sustentation motorisée ; et
			2. 150 heures d'instruction de vol pour une CPL(PL), une ATPL(PL) ou une qualification IR(PL).

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

#### Expérience requise pour un examinateur d'instructeur de vol

1. Le candidat au poste d'examinateur doit avoir au moins ce qui suit :
2. Les conditions requises pour une désignation CE ou CIRE, selon ce qui est approprié pour la catégorie et la classe d'aéronef pertinentes pour la désignation FIE recherchée ; et
3. Avoir détenu une désignation CE ou CIRE pendant au moins une année avant la désignation en tant que FIE.

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

JAR-FCL 1 : 1.460

### Licence de pilote à distance

Note 1 : L’appendice C de la résolution A38-12 de l’Assemblée de l’OACI stipule qu’en attendant l’entrée en vigueur de normes internationales concernant des catégories, classes ou types d’aéronefs, les certificats délivrés ou validés, conformément aux réglementations nationales, par l’État contractant dans lequel l’aéronef est immatriculé sont reconnus par les autres États contractants aux fin de vol sur leurs territoires, ce qui comprend les atterrissages et décollages.

Note 2 : Les normes de certification n’ont pas encore été élaborées par l’OACI. Ainsi, entretemps, toute nécessité de certification ne doit pas être automatiquement jugée comme étant conforme aux SARP des Annexes de l’OACI concernées, dont les Annexes 1, 6 et 8, jusqu’à ce que les SARP des SATP apparentés aient été élaborées.

Note 3 : Nonobstant la Résolution A38-12 de l’Assemblée de l’OACI, l’Article 8 de la Convention de Chicago assure chaque État contractant de la souveraineté absolue sur l’autorisation d’exploitation d'ATP sur son territoire.

Note 4 : Les dispositions de la présente section concernent les opérations internationales en IFR impliquant des SATP.

OACI, Annexe 2 : Appendice 4, 2.3 et notes du paragraphe 2.0.

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une RPL n'a pas moins de 18 ans.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. Le demandeur d'une RPL détient un certificat médical de Classe 1 ou 3 en vigueur.
3. DOMAINES DE CONNAISSANCES. Le demandeur d'une RPL démontre un niveau de connaissances approprié en fonction des privilèges octroyés à son titulaire et de la catégorie de RPL et de RPS associée censés être couverts par ladite RPL, comprenant au moins les sujets suivants :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes au titulaire d'une RPL ; règles de l'air ; pratiques et procédures appropriées des ATS ;
			2. Règles et réglementation pertinentes pour le vol IFR ; pratiques et procédures des ATS connexes ;
5. CONNAISSANCES D'ORDRE GÉNÉRAL SUR LES SATP :
	* + 1. Principes d'exploitation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
			2. Limitations d'exploitation de la catégorie pertinente d'ATP et de moteurs ; informations pertinentes d'exploitation tirées du manuel de vol ou autre document approprié ;
			3. Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement de l'équipement et des systèmes des ATP appropriés ;
			4. Procédures de maintenance des cellules, systèmes et moteurs des ATP appropriés ;
			5. Pour les giravions et appareils à sustentation motorisée, transmission (groupes motopropulseurs) lorsque cela s’applique ;
			6. Utilisation, limitation et état de fonctionnement de l'avionique, des appareils et instruments électroniques nécessaires pour le contrôle et la navigation d’un ATP en IFR et en IMC ;
			7. Instruments de vol ; instruments gyroscopiques, limites opérationnelles et effets de précession ; pratiques et procédures en cas de défaillance de divers instruments de vol ;
			8. Pour les dirigeables, propriétés physiques et application pratique des gaz ;
			9. Connaissances générales des RPS :
				1. Principes d'exploitation et fonctionnement des systèmes et instruments ;
				2. Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement de l'équipement et des systèmes des RPS appropriées ;
				3. Les procédures à suivre en cas de défaillance ;
			10. Connaissances générales des liaisons C2 :
				1. Différents types de liaisons C2, caractéristiques et limites d’exploitation ;
				2. Utilisation et vérification de l’état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
				3. Les procédures à suivre en cas de défaillance de la liaison C2 ;
			11. Capacités de détection et d’évitement des SATP ;
6. CARACTÉRISTIQUES DE VOL, PLANIFICATION ET CHARGEMENT.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur le comportement, les caractéristiques de vol et la performance des ATP ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Utilisation et application pratique des données de décollage ou de lancement et d'atterrissage et autres ayant trait à la performance ;
			3. Planification avant le vol et en route appropriée aux opérations SATP en IFR ; préparation et soumission des plans de vol en IFR aux ATS ; procédures appropriées des ATS ; procédures de calage altimétrique ;
			4. Dans le cas des dirigeables, giravions et aéronefs à sustentation motorisée, effets des charges externes sur le comportement ;
7. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine pertinente à l’ATP et au vol aux instruments, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;
8. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Interprétation et application des rapports, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention d'informations météorologiques avant et pendant le vol et altimétrie ;
			2. Météorologie aéronautique ; climatologie des zones pertinentes au vu du fait que les éléments ont un effet sur l'aviation ; le mouvement des systèmes bariques ; la structure des fronts ; et l'origine et les caractéristiques des événements météorologiques importants qui affectent les conditions de décollage, de vol et d'atterrissage ;
			3. Causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures d’entrée dans une zone frontale ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
			4. Dans le cas des giravions et aéronefs à sustentation motorisée, effets du givrage du rotor ;
			5. Dans le cas des opérations en haute altitude, météorologie pratique en haute altitude, y compris l’interprétation et l’utilisation des bulletins d’information, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jet ;
9. NAVIGATION.
	* + 1. Navigation aérienne, dont l’utilisation des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; fonctionnement de l’équipement SATP ;
			2. Utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires pour le contrôle et la navigation ;
			3. Utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés pour les phases de départ, en route, d’approche et d’atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
			4. Principes et caractéristiques des systèmes de navigation référencée autonomes et externes ; fonctionnement de l’équipement SATP ;
10. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Application de la gestion des menaces et des erreurs à la performance opérationnelle ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour l'application de la gestion des menaces et des erreurs figure le Doc 9868 de l'OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne — Formation (PANS-TRG), et dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

* + - 1. Interprétation et utilisation de la documentation aéronautique telle qu'AIP, NOTAM, des codes et abréviations aéronautiques et des cartes de procédure aux instruments pour le départ, en route, la descente et l'approche ;
			2. Procédures de calage altimétrique ;
			3. Procédures de précaution et d'urgence appropriées ; pratiques en matière de sécurité associées aux vols en IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
			4. Procédures d'exploitation pour le transport de fret ; risques potentiels associés aux marchandises dangereuses et à leur gestion ;
			5. Impératifs et pratiques pour l’exposé sur les mesures de sécurité à l’intention des membres de l'équipage de conduite à distance ;
			6. Dans le cas d’un giravion et, si cela s’applique, d’un appareil à sustentation motorisée, enfoncement avec moteur ; résonance au sol ; décrochage de pale reculante ; basculement dynamique et autres dangers d’exploitation ; mesures de sécurité associées au vol VMC ;
			7. Procédures opérationnelles de passation et de coordination ; et
			8. Procédures opérationnelles pour opérations avec liaison C2 normale et anormale ;
1. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes du vol ; et
2. RT.
	* + 1. Procédures et phraséologie RT ; mesures à prendre en cas de défaillance des communications.
3. COMPÉTENCES.
4. Le demandeur d'une RPL a démontré toutes les compétences du modèle de compétence adapté approuvé par la Régie au niveau requis, afin de faire fonction de PIC à distance pour l’exploitation d'un SATP dans la catégorie d’ATP appropriée, et de la RPS associée.

N. B. : Pour des directives relatives au cadre de compétences de l’OACI et sur la méthodologie pour son adaptation aux RP et le développement d’un programme de formation correspondant fondé sur les compétences, veuillez consulter le Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne — Formation (PANS-TRG).

1. Si les privilèges du RP sont censés être exercés sur un ATP multimoteur, le demandeur doit avoir démontré la capacité à fonctionner en IFR avec des capacités de propulsion dégradées.

#### Expérience, instruction de vol et test des compétences pour la licence de pilote à distance

1. EXPÉRIENCE. Le demandeur d’une RPL a obtenu de l’expérience lors de sa formation à l’exploitation de l’ATP et de la RPS associée, si bien qu’il peut démontrer avec succès les compétences requises au paragraphe 2.3.11.14 de la présente partie.
2. FORMATION RPL.
3. Afin de répondre aux impératifs de la RPL, le demandeur a passé un cours de formation approuvé. La formation est fondée sur les compétences, et, le cas échéant, dispensée dans un environnement opérationnel avec un équipage multiple.
4. Pendant la formation, le demandeur d'une RPL a acquis les compétences et connaissances fondamentales nécessaires pour faire fonction de RP d’un ATP certifié pour exploitation en IFR.
5. Le demandeur d’une RPL a reçu une formation sur un ATP à double commande ainsi que la RPS associée, dispensée par un instructeur SATP homologué. L'instructeur SATP s’assure que le demandeur dispose d’expérience opérationnelle dans toutes les phases du vol et dans l’ensemble du domaine opérationnel d'un SATP, y compris les conditions anormales et d’urgence, la prévention de la perte de contrôle et le redressement pour les catégories concernées, et l’exploitation en IFR.
6. Si les privilèges du RP doivent être exercés dans un ATP multimoteur, le demandeur a obtenu d'un instructeur SATP homologué une instruction sur ATP multimoteur à double commande dans la catégorie appropriée. L'instructeur SATP doit s'assurer que le demandeur possède une expérience pratique du fonctionnement de l'ATP dans la catégorie appropriée avec des moteurs en panne ou en panne simulée.

OACI, Annexe 1 : 2.13.1.1 ; 2.13.1.2 ; 2.13.1.3 ; 2.13.1.4

#### Spécifications générales d’octroi de licences

1. Une personne ne fait pas fonction de PIC ou de CP à distance de tout ATP pour quelque catégorie que ce soit parmi les suivantes, sauf si elle détient une RPL délivrée conformément aux dispositions de la présente partie :
2. Avion
3. Dirigeable
4. Planeur
5. Giravion à sustentation motorisée
6. Ballon libre
7. La catégorie d’ATP bénéficiant d’un aval figure sur la RPL en tant que qualification de catégorie.
8. Avant de se voir délivrer toute RPL ou qualification, le demandeur d’une RPL répond aux impératifs d’âge, d’expérience, d'instruction de vol, de compétence et d’aptitude physique et mentale spécifiés pour ladite RPL ou qualification.
9. Le demandeur d'une RPL ou qualification démontre, selon les modalités fixées par la Régie, qu’il correspond aux impératifs de connaissance et de compétence spécifiés pour ladite RPL ou qualification.
10. Les RPL sont validées ou converties conformément aux impératifs de la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 2.11.1.1 ; 2.11.1.2 ; 2.11.1.3 ; 2.11.1.4

OACI, Annexe 2, Appendice 4 : 2.3

#### Qualifications de catégorie

1. Lorsque celles-ci seront établies, les qualifications de catégorie concernent les catégories d’ATP énumérées au paragraphe 2.3.11.3 de la présente partie.
2. Un titulaire de RPL demandant l’ajout de qualifications de catégorie supplémentaires à sa licence existante répond aux impératifs de la présente partie concernant les SATP appropriés en fonction des privilèges pour lesquels une qualification de catégorie est demandée.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.2*

#### Qualifications de classe et de type

1. Une qualification de classe est établie pour les ATP et RPS associées certifiés pour exploitation avec un seul RP et dont le comportement, la performance et les caractéristiques sont comparables, sauf si la Régie estime qu'une qualification de type est nécessaire.
2. Une qualification de type est établie pour les ATP et RPS associées certifiés pour exploitation avec un équipage d’au moins deux RP, ou dès lors que la Régie l’estime nécessaire.

N. B. : Une qualification de type commune sera établie uniquement pour les ATP dont les procédures d’exploitation, les systèmes et le comportement présentent des caractéristiques similaires.

1. Lorsqu'un demandeur d'une RPL fait la preuve des compétences pour la délivrance initiale d’une RPL, la catégorie et les qualifications appropriées pour la classe ou le type d'ATP et de RPS associée utilisé pour la démonstration sont enregistrées sur ladite RPL.
2. Les niveaux de performance à atteindre pour l’exploitation de la classe ou du type d’ATP pour lesquels les qualifications sont délivrées sont à la disposition du public.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.3*

#### Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe et de type sont requises

1. Un État contractant ayant délivré une RPL n’autorisera pas son titulaire à faire fonction de PIC ou de CP à distance d'un ATP et de la RPS associée, sauf si ledit titulaire a reçu les autorisations suivantes :
2. La qualification de classe appropriée, définie au paragraphe 2.3.11.5(a) de la présente partie ; ou
3. Une qualification de type, lorsque cela est requis conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.11.5(b) de la présente partie.
	* + 1. Lorsqu'existe une qualification de type limitant les privilèges de faire fonction de CP à distance, ou de RP seulement pendant la phase de croisière du vol, cette limitation est mentionnée sur la qualification.
			2. Lorsqu'existe une qualification de classe limitant les privilèges de faire fonction de RP seulement pendant la phase de croisière du vol, cette limitation est mentionnée sur la qualification.
4. Aux fins de formation, de tests ou de vols spéciaux non payants, une autorisation spéciale peut être fournie par écrit par la Régie au titulaire de la RPL au lieu de la qualification de classe ou de type conformément au paragraphe 2.3.11.6(a) de la présente sous-section. La validité de cette autorisation est limitée au temps requis pour effectuer ce vol particulier.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.4*

#### Impératifs pour l’octroi de qualifications de classe et de type

1. Le demandeur d'une RPL a démontré les compétences requises pour l’exploitation sans danger d'un ATP de la classe pour laquelle la qualification est demandée.
2. La qualification de type telle que requise par le paragraphe 2.3.11.5 de la présente partie.
3. Le demandeur d'une RPL doit :
	* + 1. Avoir obtenu, sous supervision appropriée, de l’expérience avec le type d’ATP et de RPS associée concerné et/ou dans un FSTD, couvrant les éléments suivants :
				1. Procédures et manœuvres normales de vol durant toutes les phases du vol ;
				2. Procédures et manœuvres anormales et d’urgence en cas de défaillance et de mauvais fonctionnement de l’équipement, comme le moteur, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;
				3. Les procédures aux instruments, dont celles d'approche aux instruments et d'approche et d'atterrissage interrompus dans des conditions normales, anormales et d'urgence, y compris une panne simulée de moteur ;
				4. Pour la délivrance d’une qualification de type avion, formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement ; et

Note 1 : Les procédures de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement figurent au Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne – Formation (PANS-TRG).

Note 2 : Les directives sur la formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement figurent au Doc 10011 de l’OACI, Manuel de formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d'avion.

Note 3 : Le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, donne des directives sur l'approbation des FSTD pour la formation à la prévention de la perte de contrôle et le redressement d’avion.

Note 4 : La formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement d’avion peut être intégrée dans le programme de qualification de type ou être dispensée immédiatement après en tant que module supplémentaire.

* + - * 1. Procédures en cas de mise hors d'état de l'équipage et relatives à la coordination de l'équipage, dont l'affectation des tâches des RP, la coopération de l'équipage et l'utilisation des listes de contrôle ;

N. B. : Veuillez consulter le paragraphe 2.3.11.9 de la présente partie sur les qualifications requises pour les RP dispensant des formations SATP.

* + - 1. Avoir démontré les compétences requises pour l’exploitation sans danger du type de RPA concerné et de RPS associée, et les compétences de gestion de liaisons C2 pertinentes aux tâches de PIC ou CP à distance, selon le cas.

N. B. : Voir Doc 9379 de l'OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel, pour des directives d'ordre général sur la qualification par différence et les crédits croisés.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.5*

#### Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l’acquisition d’expérience et la démonstration de compétences

1. L’utilisation d'un FSTD pour l’acquisition de l’expérience requise ou l’accomplissement de toute manœuvre requise lors de la démonstration de compétences pour délivrance d’une RPL ou qualification est approuvée par la Régie, qui s’assurera que le FSTD utilisé est approprié en fonction de la tâche à effectuer.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.6*

#### Circonstances dans lesquelles une autorisation est requise pour dispenser des formations pour licence de pilote à distance

1. Un État contractant ayant délivré une RPL n’autorisera pas son titulaire à dispenser la formation nécessaire à la délivrance d’une RPL ou qualification, à moins que ledit titulaire y ait été dûment autorisé par ledit État contractant. Cette autorisation comprend :
2. Une qualification d'instructeur SATP sur la RPL du titulaire ; ou
3. L’autorité d’agir en tant qu’agent d'un ATO autorisé par la Régie à dispenser des formations RPL ; ou
4. Une autorisation spécifique accordée par l’État contractant qui a délivré la RPL.
5. Un État contractant ne pourra pas autoriser une personne à dispenser des formations RPL sur FSTD requises pour la délivrance d’une RPL ou qualification, à moins que ladite personne détienne ou ait détenu une RPL appropriée ou dispose d’une formation et d’expérience de vol SATP appropriées, et ait été dûment autorisé à ce faire par ledit État contractant.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.7*

#### Crédit pour temps de vol SATP

1. Un élève RP a le droit de se voir créditer pleinement le temps de vol SATP en solo et en instruction à double commande dans le calcul du temps de vol total requis pour la délivrance initiale d'une RPL.
2. Le titulaire d’une RPL a le droit de se voir créditer pleinement le temps de vol SATP en instruction à double commande dans le calcul du temps de vol SATP total requis pour obtenir la désignation de PIC à distance.
3. Le titulaire d'une RPL a le droit de se voir créditer pleinement le temps de vol SATP en solo ou en instruction à double commande dans une nouvelle catégorie d’ATP ou pour l’obtention d'une nouvelle qualification, dans le calcul du temps de vol SATP total requis pour ladite qualification.
4. Lorsqu'il fait fonction de CP d'un ATP certifié pour opérer avec un seul RP, mais dont un État contractant requiert qu'il le soit avec un CP à distance, le titulaire d'une RPL a le droit de se voir créditer au maximum 50 % du temps de vol SATP en tant que CP à distance dans le calcul du temps de vol SATP total requis pour obtenir la désignation de PIC à distance. L’État contractant peut autoriser que le temps de vol SATP soit entièrement porté au crédit du temps total de vol SATP requis si ledit SATP est équipé pour être exploité avec un CP à distance et est exploité avec un équipage multiple.
5. Lorsqu'il fait fonction de CP à distance d'un ATP certifié pour opérer avec un CP à distance, le titulaire d'une RPL a le droit de se voir créditer tout le temps de vol SATP dans le calcul du temps de vol SATP total requis pour obtenir la désignation de PIC à distance.
6. Le titulaire d’une RPL, lorsqu’il fait fonction de PIC à distance sous supervision, a le droit de se voir créditer pleinement ce temps de vol SATP dans le calcul du temps de vol SATP total requis pour obtenir la désignation de PIC à distance.
7. Lorsque le titulaire d'une RPL demande une nouvelle qualification, le temps de vol SATP en tant que RP d'un ATP est porté au crédit dudit titulaire. La Régie déterminera si cette expérience est acceptable, et, si c'est le cas, en quelles proportions les impératifs d’expérience pour la délivrance d’une qualification peuvent être réduits.

N. B. : Le temps de vol SATP total requis est dérivé du programme de formation basé sur les compétences approuvé.

*OACI, Annexe 1 : 2.11.8*

#### Limitation des privilèges des pilotes à distance ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes à distance ayant atteint leur 65e anniversaire

1. Un État contractant ayant délivré une RPL n’autorisera pas son titulaire à faire fonction de pilote de SATP se livrant à des opérations internationales de transport aérien commercial si ledit titulaire a atteint son 60e anniversaire, ou, pour les opérations requérant plus d’un pilote, son 65e anniversaire.

OACI, Annexe 1 : 2.11.9

#### Privilèges du titulaire d’une licence de pilote à distance, et conditions à respecter lors de leur exercice

1. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés aux paragraphes 2.3.11.4 et 2.3.11.5, les privilèges du titulaire d'une RPL sont les suivants :
2. Faire fonction de PIC à distance d'un ATP et de la RPS associée, certifiés pour exploitation à distance à un seul pilote ;
3. Faire fonction de CP à distance d'un ATP et de la RPS associée pour lesquels un CP à distance est requis ;
4. Faire fonction de PIC à distance d'un ATP et de la RPS associée pour lesquels un CP à distance est requis ; et
5. Faire fonction de PIC ou de CP à distance d'un SATP exploité en IFR.
6. Avant d’exercer ses privilèges de nuit, le titulaire de la RPL a reçu une instruction au vol de nuit sur un ATP à double commande et la RPS associée, comprenant décollage, atterrissage et navigation.

N. B. : Certains privilèges accordés par la RPL sont restreints par le paragraphe 2.3.11.11 de la présente partie lorsque son titulaire atteint, respectivement, son 60e et son 65e anniversaires.

#### Qualification d'instructeur SATP

#### Élève-pilote à distance

1. Un élève RP répond aux impératifs prévus par l’État contractant concerné. Lorsqu’ils fixeront ces impératifs, les États contractants s’assureront que les élèves RP, avec les privilèges qui leur sont accordés, ne constituent pas un danger pour la navigation aérienne.
2. Un élève RP ne peut piloter un ATP en solo, sauf sous la supervision ou avec l’autorité d'un instructeur SATP homologué.
3. Un élève RP ne peut piloter un ATP en solo dans le cadre d'une opération SATP internationale, sauf arrangement spécial ou général en ce sens pris par les États contractants concernés.
4. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.
5. Un État contractant n’autorisera pas un élève RP à piloter un ATP en solo, à moins que ledit élève détienne un certificat médical de Classe 1 ou 3 en vigueur.

N. B. : Un certificat médical de Classe 1 peut être nécessaire pour un individu en fonction de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application SATP spécifique.

OACI, Annexe 1 : 2.12

#### Licence de pilote à distance

N. B. : Les dispositions de la présente section concernent les opérations internationales en IFR impliquant des SATP.

OACI, Annexe 1 : 2.13

OACI, Annexe 1 : 2.14

#### Impératifs pour la délivrance de la qualification

1. CONNAISSANCES.
2. Le demandeur démontre sa capacité à évaluer efficacement les élèves en fonction du modèle de compétence adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.
3. Le demandeur effectue la formation avec succès et répond aux impératifs d’un ATO approprié pour dispenser des programmes de formation basée sur les compétences.
4. Le programme de formation des instructeurs SATP favorise le développement des compétences dans les domaines spécifiques suivants :
	* + 1. Le modèle de compétence adapté du programme de formation des RP, conformément au système de notation défini utilisé par l’exploitant du SATP ou l’ATO ;
			2. Conformément au système d’évaluation et de notation de l’exploitant du SATP ou de l’ATO, effectuer des évaluations en observant les comportements ; collecter des preuves objectives relatives aux comportements observables du modèle de compétence adapté utilisé ;
			3. Reconnaître et mettre en évidence les performances qui correspondent aux normes de compétence ;
			4. Déterminer les causes profondes dans les cas où les normes de performance attendues ne sont pas respectées ; et
			5. Identifier les situations susceptibles d’entraîner une réduction inacceptable des marges de sécurité.
5. Le demandeur répond aux impératifs de compétence pour la délivrance d’une RPL appropriée en fonction de la catégorie d’ATP et de RPS associée.
6. De surcroît, le demandeur a démontré un niveau de compétence approprié en fonction des privilèges accordés au titulaire de la qualification d'instructeur SATP, dans au moins les domaines suivants :
	* + 1. Techniques de pédagogie appliquée ;
			2. Évaluation des résultats des élèves dans les sujets faisant l'objet d'une instruction au sol ;
			3. Le processus d'acquisition de connaissances ;
			4. Les éléments d'un enseignement efficace ;
			5. Les principes de formation basée sur les compétences, y compris l’évaluation des élèves ;
			6. L’évaluation de l’efficacité du programme de formation ;
			7. La planification des leçons ;
			8. Les techniques pédagogiques en salle de classe ;
			9. L’utilisation des aides à la formation, dont les FSTD selon le cas ;
			10. L'analyse et la correction des erreurs commises par les élèves ;
			11. La performance humaine pertinente au SATP, aux instruments, au vol et à la formation RPL, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ; et

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, se trouve dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

* + - 1. Les dangers de la simulation de défaillances et mauvais fonctionnements de systèmes dans l'aéronef.
1. COMPÉTENCES.
2. Le demandeur a passé avec succès une évaluation formelle des compétences avant de faire fonction d'instructeur et d’évaluateur dans le cadre d'un programme de formation basé sur les compétences.
3. L’évaluation des compétences se déroule dans le cadre d'une session de formation pratique dans la catégorie d’ATP et de RPS associée pour laquelle les privilèges d'instructeur SATP sont demandés, comprenant l'instruction avant et après le vol et au sol, selon les cas.
4. L’évaluation des compétences est effectuée par une personne autorisée à ce faire par la Régie.
5. EXPÉRIENCE.
6. Le demandeur répond aux impératifs pour la délivrance d’une RPL, maintient ses compétences et répond aux impératifs d’expérience récente requis pour la licence.
7. Le demandeur dispose d'une formation et d’expérience suffisantes pour atteindre le niveau de compétence requis pour l’ensemble des tâches, manœuvres, opérations, principes et méthodes d’instruction pertinents au paragraphe 2.3.11.16(c).
8. FORMATION RPL.

Le demandeur, sous la supervision d'un instructeur SATP homologué par la Régie à cette fin :

1. A reçu une formation aux techniques d'instruction SATP, dont démonstration, pratiques des élèves, reconnaissance et correction des erreurs courantes commises par les élèves ; et
2. S’est entraîné aux techniques d'instruction des manœuvres et procédures de vol dans lesquelles la formation RPL doit être accomplie.

#### Privilèges du titulaire d’une qualification, et conditions à respecter

1. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés au paragraphe 2.11.1.8, les privilèges du titulaire d’une qualification d'instructeur SATP sont les suivants :
2. Superviser les vols en solo des élèves RP ; et
3. Dispenser des formations RPL pour délivrance d’une RPL et d'une qualification d’instructeur SATP, si l’instructeur SATP :
	* + 1. Détient au minimum la RPL et la qualification pour laquelle il délivre son instruction, dans la catégorie d’ATP et de RPS associée appropriées ;
			2. Détient la RPL et la qualification nécessaire pour faire fonction de PIC à distance de la catégorie d’ATP et de RPS associée faisant l’objet de l’instruction ; et
			3. Dispose des privilèges d'instructeur SATP inscrits sur sa RPL.
4. Le demandeur, afin de dispenser des formations RPL dans un environnement opérationnel avec un équipage multiple, répond également à tous les impératifs pour la qualification d'instructeur.

OACI, Annexe 1 : 2.14

## Examinateurs pour licence, qualifications et instructeurs de mécanicien navigant et de mécanicien navigant désigné

### Applicabilité

1. La présente sous-partie stipule les impératifs requis pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence et de qualifications de FE et pour les DFEE.

### Règles d'ordre général concernant les licences et qualifications de mécanicien navigant

* 1. Une personne n'agit pas en tant que FE d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas un brevet ou un certificat de validation en vigueur indiquant la conformité avec les impératifs de la présente partie et approprié pour les tâches qu'elle doit effectuer.
1. Aux fins de formation, de tests ou de vols spéciaux non payants et sans transport de passagers, une autorisation spéciale peut être fournie par écrit par la Régie au titulaire de la licence au lieu de la qualification de classe ou de type conformément à la présente partie. La validité de cette autorisation sera limitée au temps requis pour effectuer le vol particulier.
2. Avant de se voir délivrer une licence de FE et une qualification de classe, un demandeur doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence ou cette qualification.
3. Le demandeur du renouvellement ou de la nouvelle délivrance d'une licence et d'une qualification de classe FE doit répondre aux impératifs spécifiés dans la présente partie pour la licence et la qualification.

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 1.2.1.1 ; 3.1.1 ; 3.1.1.1

14 CFR 63.3 ; 63.31

JAR-FCL 4.010

### Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite

1. À compter du 2 novembre 2022, une personne ne peut servir en tant que membre d’un équipage de conduite d’un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas une licence ou un certificat de validation en vigueur indiquant la conformité avec les impératifs de la présente partie et approprié pour les tâches qu'elle doit effectuer.
2. Aucune personne ne peut agir en tant que FE d'un aéronef si elle ne détient pas la licence FE et la qualification de classe pour l'aéronef à faire voler.
3. À compter du 3 novembre 2022, une personne ne peut servir en tant que membre d’un équipage de conduite d’un aéronef ou d’un équipage de conduite à distance d'un SATP immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas une licence ou un certificat de validation en vigueur indiquant la conformité avec les impératifs de la présente partie et approprié pour les tâches qu'elle doit effectuer.
4. À compter du 3 novembre 2022, les RP sont tenus d’avoir avec eux la licence appropriée lorsqu'ils se livrent à des opérations aériennes internationales.

N. B. : À compter du 3 novembre 2022, la présente section s’intitulera « Pouvoir d’agir en tant que membre d'un équipage de conduite ou membre d’un équipage de conduite à distance ».

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 3.1.1 ; 3.1.1.1

14 CFR 63.3

JAR-FCL 4.010

### Licence, qualification de classe et expérience requise pour un mécanicien navigant

#### Licence de mécanicien navigant

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FE doit avoir au moins 18 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FE doit posséder un certificat médical de Classe 2.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FE obtient et enregistre une formation au sol donnée par un instructeur homologué sur les sujets suivants :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes pour le titulaire d'une licence de FE ; règles et réglementations régissant l'exploitation d'aéronefs civils pertinentes pour les tâches d'un FE ;
5. CONNAISSANCES D'ORDRE GÉNÉRAL ET DES AÉRONEFS.
	* + 1. Principes fondamentaux des groupes motopropulseurs, moteurs à turbines à gaz et/ou alternatifs, caractéristiques des carburants, des circuits de carburant, dont le régulateur carburant ; lubrifiants et systèmes de lubrification ; chambres de post-combustion et systèmes d'injection, fonction et fonctionnement des systèmes d'allumage moteur et de démarrage ;
			2. Principes de fonctionnement, procédures de commande et limitations d'exploitation des groupes motopropulseurs ; effets des conditions atmosphériques sur la performance des moteurs ;
			3. Cellule, commandes, structures, train de roulement, freins et unités anti-patinage, corrosion et fatigue ; identification des dommages et défauts structurels ;
			4. Systèmes de protection contre la glace et la pluie ;
			5. Systèmes de pressurisation et de climatisation, systèmes d'alimentation en oxygène ;
			6. Systèmes hydrauliques et pneumatiques ;
			7. Théorie de base de l'électricité, systèmes électriques (CA et CD), systèmes de câblage d'aéronef, collage et filtrage ;
			8. Principes de fonctionnement des instruments, boussoles, pilotes automatiques, équipement de communications par radio, aides à la radionavigation et à la navigation radar, systèmes de gestion de vol, affichages et avionique ;
			9. Limitations de l'aéronef approprié ;
			10. Systèmes de protection, détection, suppression et extinction des incendies ;
			11. Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement de l'équipement et des systèmes des aéronefs appropriés ;
6. CARACTÉRISTIQUES DE VOL, PLANIFICATION ET CHARGEMENT.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur le pilotage des aéronefs, les caractéristiques de vol et la performance ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Utilisation et application pratique des données de performance, dont les procédures relative au contrôle du vol de croisière ;
7. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine et CRM pertinentes au FE, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, se trouve dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Principes des procédures de maintenance pour le maintien de la navigabilité, compte rendu relatif aux défauts, inspections avant le vol, mesures de précaution pour l'avitaillement et l'utilisation d'une alimentation extérieure ; équipement installé et systèmes de cabine ;
			2. Procédures normales, anormales et d'urgence ;
			3. Procédures d’exploitation pour le transport de fret et de marchandises dangereux ;
2. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes fondamentaux de l'aérodynamique ;
3. RT.
4. Procédures et phraséologie RT ;
5. NAVIGATION.
	* + 1. Principes fondamentaux de la navigation ;
			2. Principes et fonctionnement des systèmes autonomes ; et
6. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Aspects opérationnels de la météorologie.
7. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de FE doit :
8. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
9. Réussir le test des connaissances requis.
10. EXPÉRIENCE.
11. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FE doit avoir effectué, sous la supervision d'une personne acceptée à cette fin par la Régie, au moins 100 heures de vol en assurant les tâches d'un FE, dont 50 peuvent avoir été dans un FSTD approuvé par la Régie. Cette expérience doit avoir été acquise :
	* + 1. À bord d'un avion requérant un FE ; et
			2. À bord d'un avion ayant au moins trois moteurs d'au moins 800 chevaux chacun ou l'équivalent pour les aéronefs à moteur à turbine.
12. Le titulaire d'une CPL/IR(A) ou d'une ATPL(A) peut se voir créditer 30 heures pour les 100 heures de vol requises.
13. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de FE doit posséder une expérience pratique dans les tâches d'un FE, sous la supervision d'un FE accepté par la Régie à cette fin, au moins dans les domaines suivants :
	* + 1. PROCÉDURES NORMALES.
				1. Inspections avant le vol ;
				2. Procédures d’avitaillement et gestion du carburant ;
				3. Inspection des documents de maintenance ;
				4. Procédures normales de poste de pilotage durant toutes les phases du vol ;
				5. Coordination avec l’équipage et procédures en cas de mise hors d’état de celui-ci ;
				6. Signalisation des défauts ;
			2. PROCÉDURES ANORMALES ET DE REMPLACEMENT (ATTENTE).
				1. Reconnaissance d'un fonctionnement anormal des systèmes de l'aéronef ;
				2. Utilisation de procédures anormales et de remplacement (attente) ;
			3. PROCÉDURES D’URGENCE.
				1. Reconnaissance des situations d’urgence ; et
				2. Utilisation des procédures d’urgence appropriées.
14. COMPÉTENCES.
15. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de FE doit avoir :
	* + 1. Obtenu l'aval d'un instructeur homologué, qui certifie que cette personne est prête pour le test des compétences requis ; et
			2. Fait la preuve, en réussissant un test des compétences, de l’aptitude à faire fonction de FE d’un aéronef et à effectuer les tâches et procédures décrites au paragraphe 2.4.4.1(e)(3) de la présente sous-section avec un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d’une licence de FE, et :
				1. Utiliser les systèmes d'un aéronef dans les limites de leurs capacités et leur limitation ;
				2. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique ;
				3. Appliquer les connaissances aéronautiques ;
				4. Effectuer toutes les tâches en tant que partie intégrante d'un équipage sans que leur succès soit remis en question ; et
				5. Communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage.
16. Les impératifs pour le test des compétences figurent dans les STS de la RAA pour les FE.
17. L'utilisation d'un FSTD pour la formation ou pour tester quelque manœuvre requise que ce soit est appropriée pour la tâche à effectuer et approuvée par la Régie.
18. PRIVILÈGES. Sous réserve des impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une licence et d'une qualification de FE consistent à faire fonction de FE à bord de tout type d'aéronef pour lequel il a fait la preuve d'un niveau suffisant de connaissances et de compétences.
19. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence et de la qualification de classe de FE est de 5 ans.
20. RENOUVELLEMENT. La licence de FE peut être renouvelée en soumettant à la Régie la preuve de la réussite d’une vérification de l'aptitude professionnelle dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FE.
21. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de FE est arrivée à expiration, le demandeur a passé un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FE.

OACI, Annexe 1 : 3.3.1.1 ; 3.3.1.2 ; 3.3.1.2.1 ; 3.3.1.3.1 ; 3.3.1.3.1.1 ; 3.3.1.3.2 ; 3.3.1.4 ;
3.3.1.4.1 ; 3.3.1.4.2 ; 3.3.1.5 ; 3.3.2 ; 3.3.2.1 ; 3.3.2.2

14 CFR 63.35 ; 63.37 ; 63.39 ; 121.407

JAR-FCL 4 : 4.160 ; 4.165 ; 4.005(a)(4) ; Appendice 1 à 4.220

#### Qualifications de classe de mécanicien navigant

1. La Régie peut indiquer les qualifications de classe suivantes sur une licence de FE lorsqu'un demandeur répond aux impératifs de la présente partie pour la qualification recherchée :
2. À moteur à piston ;
3. À turbopropulseur ; et
4. À turboréacteur.
5. Qualifications supplémentaires. Pour être habilité pour une qualification de classe supplémentaire, un demandeur doit :
6. Passer avec succès un cours de formation de FE approuvé qui est approprié pour la qualification de classe supplémentaire recherchée ;
7. Réussir le test des connaissances approprié pour la classe pour laquelle une qualification supplémentaire est recherchée ; et
8. Réussir le test des compétences approprié pour la classe pour laquelle une qualification supplémentaire est recherchée.

OACI, Annexe 1 : 3.3.2.2

14 CFR 63.33

JAR-FCL 4 : 4.22

#### Expérience récente requise

1. Aucun titulaire d’une licence et d’une qualification de classe de FE ne peut en exercer les privilèges sauf si au cours des 6 derniers mois civils :
2. Il a effectué au moins 50 heures de vol en tant que FE ; ou
3. Il a effectué une vérification de l’aptitude professionnelle.

14 CFR 121.453

JAR-FCL 4 : 4.026

#### Test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence de mécanicien navigant

1. Les impératifs pour le test des compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la licence de FE figurent dans les STS de la RAA pour les FE.

### Instructeurs pour les licences de mécanicien navigant

#### Impératifs pour la licence et la qualification de classe d'instructeur de mécanicien navigant

* 1. ÂGE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FEI doit avoir au moins 18 ans.
1. MÉDICAL. Le demandeur d'une licence de FEI doit posséder un certificat médical de Classe 2.
2. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FEI doit répondre :
3. Aux impératifs pour les instructeurs figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ; et
4. À tout autre impératif supplémentaire pouvant être spécifié par la Régie.
5. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification de classe de FEI doit détenir au moins une licence et une qualification de classe de FE en vigueur et valides pour lesquelles la licence d'instructeur est recherchée et avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que FE.
6. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur doit avoir ce qui suit :
7. Reçu d'un instructeur homologué une instruction dans le domaine des techniques d'instruction de vol, dont démonstration, performance des élèves, pratiques des élèves, reconnaissance et correction des erreurs courantes commises par les élèves ; et
8. Pratiqué les techniques d'instruction des manœuvres et procédures de vol dans lesquelles l'instruction de vol doit être accomplie.
9. PRIVILÈGES. Les privilèges d'une licence et d'une qualification de classe de FEI consistent à donner une instruction au sol et en vol aux demandeurs d'une licence de FE et à leur donner l'aval pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
10. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence de FEI est de 2 ans.
11. RENOUVELLEMENT. Une licence de FEI qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie qu’il a dans les 12 mois précédant la date d’expiration :
12. Suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie ; ou
13. S'il a donné au moins une des parties suivantes d'un cours approuvé pour une licence ou une qualification de FE :
	* + 1. Au moins 3 heures dans un simulateur ; ou
			2. Un exercice de vol d’au moins 1 heure comprenant au moins deux décollages et atterrissages.
14. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de FEI a expiré, le demandeur doit :
15. Avoir suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie ; et
16. Réussir un test des compétences requis sur les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FE.

JAR-FCL 4 : Sous-partie H

#### Autorisation d'instructeur pour formation au vol simulé

1. Les détenteurs actuels ou passés de licences de FE possédant une expérience pédagogique peuvent demander une autorisation d'instruction de vol dans un FSTD, à condition que le demandeur ait au moins un an d'expérience en tant qu'instructeur dans des FSTD.
2. COMPÉTENCES. Le demandeur doit avoir fait preuve de son aptitude à enseigner dans les domaines couvrant l'instruction au sol, dans le cadre d'un test des compétences dans la catégorie ou la classe d'aéronef pour laquelle il cherche à obtenir les privilèges de l'autorisation.
3. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une autorisation consistent à instruire dans un FSTD pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour la catégorie appropriée d'aéronef.
4. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité d'une autorisation de formation en simulateur de vol est de 1 an.
5. RENOUVELLEMENT. Le renouvellement requiert de passer avec succès une vérification de l'aptitude professionnelle.
6. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si l'autorisation est arrivée à expiration, le titulaire suit un cours de perfectionnement et réussit un test des compétences dans la catégorie et la classe ou le type d'aéronef pour lequel les privilèges de l'autorisation d'instruction sont recherchés.

JAR-FCL 4 : 4.305 ; 4.405

### Examinateurs désignés de mécanicien navigant

#### Impératifs

* 1. ÂGE. Le demandeur d’une désignation de DFEE n'a pas moins de 21 ans.
1. MÉDICAL. Le demandeur d’une désignation de DFEE doit posséder un certificat médical de Classe 2.
2. HABILITATION. Le demandeur d'une désignation de DFEE doit :
3. Détenir au moins une licence et une qualification de classe de FE pour laquelle il cherche à devenir examinateur ;
4. Avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que FE ;
5. Détenir une licence de FEI ou une autorisation de personnel navigant de vérification de FE d'une compagnie, de préférence depuis au moins un an ;
6. Avoir une réputation d'intégrité et de fiabilité dans l'industrie et la communauté ;
7. Avoir de bons antécédents en tant que FE en ce qui concerne les accidents, les incidents et les violations ; et
8. Détenir une licence/des qualifications de classe de FE et une licence de FEI ou une autorisation de CP n'ayant jamais été révoquée pour falsification ou contrefaçon.
9. CONNAISSANCES. Le candidat à une désignation de DFEE doit réussir, avant la désignation, un test des connaissances dans les domaines appropriés pour la licence/qualification de classe pour laquelle la désignation est recherchée.
10. TEST DES COMPÉTENCES. Le candidat à la désignation de DFEE doit réussir un test des compétences portant sur ce qui figure dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FE, administré par un inspecteur de la Régie détenant une licence en vigueur et valide de FE avec la qualification de classe appropriée.
11. MAINTIEN DES COMPÉTENCES. Après la désignation, un DFEE maintient ses compétences en :
12. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
13. Maintenant courants et valides :
	* + 1. Une licence de FE et une qualification de classe qui s'applique ; et
			2. Un certificat médical de Classe 1.
14. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges de la DFEE consistent à administrer des tests des compétences et des vérifications de l'aptitude professionnelle pour une licence de FE et une qualification de classe en vigueur figurant sur le certificat de désignation et la carte d'identité du DFEE.
15. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la DFEE est de 3 ans.
16. RENOUVELLEMENT.
17. Le renouvellement sera à la discrétion de la Régie.
18. Le demandeur d'un renouvellement doit réussir le test des compétences approprié dans les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FE.
19. DÉSIGNATIONS SUPPLÉMENTAIRES. Lorsque la Régie estime nécessaire qu'un DFEE obtienne d'autres désignations de qualification de classe, il doit répondre aux impératifs figurant dans la présente partie pour la désignation.

JAR-FCL 4 : Sous-partie H

FAA, Ordre 8900.2C, Chapitre 7 : Section 1

FAA Ordre 8900.1, Volume 13, Chapitre 2, Section 3 : paragraphe 13-108 (A) et (B)

#### Test des compétences pour les examinateurs désignés de mécanicien navigant

* 1. Les impératifs pour le test des compétences pour les DFEE figurent dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FE.

## Licence de navigateur

### Licence, instructeurs et examinateurs désignés de navigateur de bord

#### Applicabilité

* 1. La présente sous-partie donne les impératifs pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence de FN.

### Règles d'ordre général concernant les licences de navigateur

1. Une personne n'agit pas en tant que FN d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas un brevet en vigueur indiquant la conformité avec les impératifs de la présente partie et approprié pour les tâches qu'elle doit effectuer.
2. Avant de se voir délivrer une licence, un demandeur de licence de FN doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence.
3. Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence de FN, un demandeur doit répondre aux impératifs spécifiés pour cette licence dans la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 1.2.1.1 ; 1.2.1.2 ; 1.2.1.3 ; 3.1.1 ; 3.1.1.1

14 CFR 63.3

### Pouvoir d'agir en tant que membre d'un équipage de conduite

1. Une personne n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] si elle ne détient pas une licence valide indiquant la conformité avec les impératifs de la présente partie et appropriée pour les tâches qu'elle doit effectuer.
2. Aucune personne ne peut faire fonction de FN d'un aéronef si elle ne détient pas la licence appropriée de FN.

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 3.1.1.1

14 CFR 63.3

### Licence de navigateur

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence de FN n'a pas moins de 18 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d'une licence de FN doit posséder un certificat médical de Classe 2.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FN doit obtenir et enregistrer une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, au niveau de connaissance approprié pour les privilèges de FN :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementations pertinentes au titulaire d'une licence de FN ; pratiques et procédures appropriées des ATS ;
5. PERFORMANCE ET PLANIFICATION DE VOL.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur la performance d'un aéronef ;
			2. Utilisation des données de décollage, d'atterrissage et autres, dont les procédures relatives au contrôle du vol de croisière ;
			3. Planification du vol avant le vol et en route ; préparation et soumission des plans de vol aux ATS ; procédures appropriées des ATS ; procédures de calage altimétrique ;
6. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine pertinente aux devoirs de FN, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, se trouve dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Interprétation et application pratique des rapports, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et applications ; utilisation et procédures d’obtention d’informations météorologiques avant et pendant le vol et altimétrie ;
			2. Météorologie aéronautique ; climatologie des zones pertinentes au vu du fait que les éléments ont un effet sur l'aviation ; le mouvement des systèmes bariques ; la structure des fronts, et l'origine et les caractéristiques des événements météorologiques importants qui affectent les conditions de décollage, de vol et d'atterrissage ;
2. NAVIGATION.
	* + 1. Vol à l'estime, configuration de pression et procédures de navigation par les astres ; utilisation des cartes aéronautiques, des aides à la radionavigation et systèmes de navigation à couverture de zone ; impératifs spécifiques de navigation pour les vols long-courrier ;
			2. Utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires pour la navigation de l'aéronef ;
			3. Utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés pour les phases de départ, en route et d'approche du vol ; identification des aides à la radionavigation ;
			4. Principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation référencée autonomes et externes, fonctionnement de l'équipement de bord ;
			5. La sphère céleste, y compris le mouvement des astres ainsi que leur sélection et leur identification aux fins d'observation et de réduction des vues ; calibrage des sextants ; documentation de navigation à remplir ;
			6. Définitions, unités et formules utilisées dans la navigation aérienne ;
3. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Interprétation et utilisation de la documentation aéronautique telle qu'AIP, NOTAM, des codes et abréviations aéronautiques et des cartes de procédure aux instruments pour le départ, en route, la descente et l'approche ;
4. PRINCIPES DU VOL.
5. Principes du vol ; et
6. RT.
7. Procédures et phraséologie RT.
8. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FN doit :
9. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
10. Réussir le test des connaissances requis portant sur les domaines figurant au paragraphe 2.5.4.1(c) de la présente sous-section.
11. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence de FN :
12. Présente la preuve satisfaisante, comme un carnet de vol, de l'expérience suivante :
	* + 1. Le demandeur doit avoir effectué, dans l'exercice des fonctions d'un FN, au moins 200 heures de vol acceptables par la Régie, dans un aéronef effectuant des vols de navigation, en utilisant la navigation par les astres, radio et à l'estime, dont au moins 30 heures de nuit ; et
			2. Le demandeur doit faire la preuve qu'il a déterminé de façon satisfaisante la position de l'aéronef en vol et s'est servi de cette information pour naviguer l'aéronef comme suit :
				1. De nuit ─ pas moins de 25 fois par observations célestes ; et
				2. De jour ─ pas moins de 25 fois par observations célestes en conjonction avec les systèmes de navigation autonomes ou à référence externe.
13. Il peut être crédité de 30 heures de vol en tant que titulaire d'un brevet de pilote pour les 200 heures de vol requises au paragraphe 2.5.4.1(e)(1) de la présente sous-section.
14. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une licence de FN doit avoir fait la preuve, en réussissant le test des compétences requis sur les sujets figurant dans les STS de la RAA pour les FN, de son aptitude à faire fonction de FN d'un aéronef à un niveau de compétence approprié aux privilèges accordés au titulaire d'une licence de FN, et :
15. Reconnaître et gérer les menaces ;
16. Faire preuve d'un bon jugement et de compétence aéronautique ;
17. Appliquer les connaissances aéronautiques ;
18. Effectuer toutes les tâches en tant que partie intégrante d'un équipage ; et
19. Communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage.
20. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une licence de FN consistent à faire fonction de FN d'un aéronef.
21. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence de FN est de 5 ans.
22. EXPÉRIENCE RÉCENTE REQUISE. Aucun titulaire d’une licence de FN ne peut en exercer les privilèges sauf si au cours des 6 derniers mois civils :
23. Il a effectué au moins 30 heures de vol en tant que FN ; ou
24. Il a passé une vérification de l'aptitude professionnelle.
25. RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE FN. Pour le renouvellement de la licence de FN, le demandeur doit réussir une vérification de l'aptitude professionnelle dans les domaines figurant dans les STS de la RAA pour les FN.
26. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de FN est arrivée à expiration, le demandeur a passé un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FN.

OACI, Annexe 1 : 1.3.3.12 ; 3.1.1.1 ; 3.2.1.1 ; 3.2.1.2 ; 3.2.1.3.1 ; 3.2.1.3.1.1 ; 3.2.1.3.2 ; 3.2.1.4 ; 3.2.1.5 ; 3.2.2

14 CFR 63 : Sous-partie C

#### Test des compétences et vérification de l'aptitude professionnelle pour la délivrance d'une licence de navigateur de bord

* 1. Les domaines sur lesquels le test des compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle portent figurent dans les STS de la RAA pour les FN.

### Impératifs pour les instructeurs de navigateurs

#### Impératifs pour la licence d'instructeur de navigateur

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence d’instructeur de FN n'a pas moins de 18 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d'une licence d’instructeur de FN doit posséder un certificat médical de Classe 2.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’instructeur de FN doit répondre :
4. Aux impératifs pour les instructeurs figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ; et
5. À tout autre impératif supplémentaire pouvant être spécifié par la Régie.
6. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence d’instructeur de FN doit détenir au moins une licence de FN en vigueur et valide pour laquelle la licence d'instructeur est recherchée et avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que FN.
7. INSTRUCTION DE VOL. Le demandeur doit avoir ce qui suit :
8. Avoir reçu d'un instructeur homologué une instruction dans le domaine des techniques d'instruction de vol, dont démonstration, performance des élèves, pratiques des élèves, reconnaissance et correction des erreurs courantes commises par les élèves ; et
9. S’être entraîné aux techniques d'instruction des procédures pour lesquelles l'instruction de vol doit être accomplie.
10. PRIVILÈGES. Les privilèges d'une licence d'instructeur de FN consistent à donner une instruction au sol et en vol aux demandeurs d'une licence de FN et à leur donner l'aval pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
11. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence d’instructeur de FN est de 2 ans.
12. RENOUVELLEMENT. Une licence d’instructeur de FN qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 12 mois précédant la date d’expiration :
13. Il a effectué au moins deux exercices de vol dans le cadre d'un cours approuvé pour une licence ou une qualification de classe de FN durant lesquels la position de l'aéronef a été déterminée à l'aide de systèmes de navigation célestes, au sol et électroniques ; ou
14. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
15. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d'instructeur de navigateur a expiré, le demandeur doit :
16. Avoir suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie ; et
17. Réussir un test des compétences requis sur les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FN.

OACI, Annexe 1 : 3.2.1.1 ; 3.2.1.2 ; 3.2.1.3 ; 3.2.1.4

### Navigateurs de bord examinateurs désignés

#### Impératifs

1. ÂGE. Le demandeur d'une désignation de DFNE n'a pas moins de 21 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d’une désignation de DFNE doit posséder un certificat médical de Classe 1.
3. HABILITATION. Le demandeur d'une désignation de DFNE doit :
4. Détenir la licence de FN pour laquelle la licence d'examinateur est recherchée ;
5. Avoir une réputation d'intégrité et de fiabilité dans l'industrie et la communauté ;
6. Avoir de bons antécédents en tant que FN en ce qui concerne les accidents, les incidents et les violations ; et
7. Détenir une licence de FN n'ayant jamais été révoquée pour falsification ou contrefaçon.
8. CONNAISSANCES. Le candidat à une désignation de DFNE doit réussir, avant la désignation, un test des connaissances dans les domaines appropriés pour la licence/qualification pour laquelle la désignation est recherchée.
9. TEST DES COMPÉTENCES. Le candidat à la désignation de DFNE doit réussir un test des compétences portant sur les domaines d’exploitation qui figurent dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FN, administré par un inspecteur de la Régie détenant une licence en vigueur et valide de FN.
10. MAINTIEN DES COMPÉTENCES. Après la désignation, un DFNE maintient ses compétences en :
11. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
12. Maintenant courants et valides :
	* + 1. Une licence de FN ; et
			2. Un certificat médical de Classe 2.
13. PRIVILÈGES. Sous réserve de conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges de la désignation d'examinateur de FN consistent à administrer des tests des compétences et des vérifications de l'aptitude professionnelle pour une licence de FN figurant sur le certificat de désignation et la carte d'identité du DFNE.
14. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la DFNE est de 3 ans.
15. RENOUVELLEMENT.
16. Le renouvellement sera à la discrétion de la Régie.
17. Le demandeur d'un renouvellement doit réussir le test des compétences approprié dans les domaines d'exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FN.

#### Test des compétences pour les navigateurs examinateurs désignés

1. Les impératifs pour le test des compétences pour les DFNE figurent dans les STS de la RAA pour les examinateurs de FN.

## Licence, instructeurs et examinateurs désignés de maintenance aéronautique

### Généralités

#### Applicabilité

1. La sous-partie 2.6 prescrit les impératifs requis pour la délivrance des licences et qualification/ou autorisations suivantes qui y sont associées :
2. AMT
3. IA
4. ARS
5. Instructeur AMT
6. DME

### Techniciens de maintenance aéronautique

N. B. : Le terme « technicien de maintenance aéronautique » est utilisé dans la présente section, mais selon l’Annexe 1 de l’OACI : 4.2, les termes « ingénieur de maintenance aéronautique » et « mécanicien de maintenance aéronautique » sont acceptés avec le même degré de validité. En outre, la présente réglementation utilise le terme « mécanicien breveté » lorsque la fonction de maintenance est assurée par des personnes ne travaillant pas pour un AMO.

#### Applicabilité

1. La présente sous-section prescrit les impératifs requis pour la délivrance d'une licence AMT et des qualifications qui y sont associées.

*14 CFR 65.1*

#### Impératifs d'habilitation : Généralités

1. Le demandeur d’une licence AMT et de toute qualification qui y est associée doit :
2. Être âgé d'au moins 18 ans ;
3. Faire preuve de son aptitude à lire, écrire, parler et comprendre la langue de [ÉTAT] et l'anglais si cela est requis par la Régie, en lisant et expliquant des publications appropriées de maintenance et en rédigeant des états de défaut et de réparation ;
4. Se conformer aux impératifs de connaissance, d'expérience et de compétence prescrits pour la licence et la qualification recherchées ; et
5. Réussir tous les tests prescrits pour la licence et la qualification recherchées dans un délai de 24 mois.
6. Un AMT titulaire d'une licence qui soumet une demande pour une qualification supplémentaire répond aux impératifs du paragraphe 2.6.2.6 de la présente partie, et, dans un délai de 24 mois, réussit les tests prescrits aux paragraphes 2.6.2.5 et 2.6.2.7 de la présente partie pour la qualification supplémentaire recherchée.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.1, 4.2.1.2

14 CFR 65.71

EASA 66.A.15

#### Qualifications

1. Les qualifications suivantes sont délivrées aux termes de la présente sous-partie :
2. Cellule
3. Groupe motopropulseur
4. Avionique
5. D'autres qualifications peuvent être déterminées par la Régie.

14 CFR 65.73 (a)

#### Impératifs de connaissances pour la licence d'AMT

1. Le demandeur d'une licence d’AMT doit avoir réussi un test des connaissances d'ordre général au moins dans les domaines suivants :
2. DROIT AÉRIEN ET IMPÉRATIFS DE NAVIGABILITÉ. Règles et réglementations pertinentes pour le titulaire d’une licence d’AMT, dont ce qui suit :
	* + 1. Impératifs applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue de l'aéronef ; et
			2. Procédures AMO.
3. CONNAISSANCES D’ORDRE GÉNÉRAL DES SCIENCES NATURELLES ET DES AÉRONEFS.
	* + 1. Mathématiques de base ;
			2. Unités de mesure ; et
			3. Principes fondamentaux et théorie de physique et de chimie applicables à la maintenance des aéronefs.
4. GÉNIE DES AÉRONEFS. Caractéristiques et utilisation des matériaux utilisés dans la construction des aéronefs, dont :
	* + 1. Principes de construction et de fonctionnement des structures aéronautiques ;
			2. Techniques de fixation ;
			3. Groupes motopropulseurs et systèmes connexes ;
			4. Sources d'alimentation mécanique, hydraulique, électrique et électronique ;
			5. Instruments et systèmes d'affichage des aéronefs ;
			6. Systèmes de commande des aéronefs ; et
			7. Systèmes de navigation et de communication de bord.
5. MAINTENANCE DES AÉRONEFS. Tâches requises pour assurer la navigabilité continue d’un aéronef, dont ce qui suit :
	* + 1. Méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction des défauts des structures, composants et systèmes des aéronefs, conformément aux méthodes prescrites dans le manuel de maintenance d’aéronef approprié du constructeur, et les impératifs applicables de navigabilité.
6. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs, pertinents pour les tâches d'un titulaire d'une licence d’AMT.

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, se trouve dans le Doc. 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.2

14 CFR 65,75.

#### Impératifs de connaissances pour les qualification

1. Le demandeur d'une qualification cellule doit réussir un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :
2. Structures en bois
3. Revêtement d’aéronef
4. Finitions d’aéronef
5. Structures en tôle et non métalliques
6. Soudure
7. Assemblage et réglage
8. Inspection de la cellule
9. Systèmes d’alimentation en carburant
10. Trains d’atterrissage des aéronefs
11. Systèmes d’alimentation hydrauliques et pneumatiques
12. Systèmes de contrôle de la pression atmosphérique en cabine
13. Instruments d’aéronefs
14. Systèmes de communication et de navigation
15. Systèmes d’alimentation en carburant des aéronefs
16. Systèmes électriques des aéronefs
17. Systèmes de positionnement et d'avertissement
18. Systèmes de contrôle de la glace et la pluie
19. Systèmes de protection contre les incendies
20. Le demandeur d'une qualification groupe motopropulseur doit réussir un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :
21. Systèmes à piston
22. Moteurs à turbine
23. Inspection des moteurs
24. Systèmes d'instruments de moteurs
25. Systèmes de protection des moteurs contre les incendies
26. Systèmes électriques des moteurs
27. Systèmes de lubrification
28. Systèmes d’allumage et de démarrage
29. Dosage du carburant
30. Systèmes de carburant des moteurs
31. Systèmes d’écoulement d’air à induction et des moteurs
32. Systèmes de refroidissement des moteurs
33. Systèmes d’échappement des moteurs et d’inverseur de poussée
34. Hélices
35. Groupes auxiliaires de bord
36. Le demandeur d'une qualification avionique doit passer un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :
37. Systèmes électriques des aéronefs ;
38. Instruments d'aéronefs ;
39. Systèmes de contrôle automatique de vol ;
40. Radio et systèmes de radionavigation d'aéronef ;
41. Systèmes de navigation des aéronefs ; et
42. Systèmes/composants des aéronefs ─ avionique
43. Le demandeur doit réussir chaque section du test de connaissances avant de demander à passer celui des compétences prescrit au paragraphe 2.6.2.7 de la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.2

OACI Doc 7192, Partie D-1, Seconde édition 2003

14 CFR 65.75

#### Expérience requise

1. Le demandeur d'une licence AMT et des qualifications connexes peut se qualifier par une expérience pratique ou en suivant un cours de formation approuvé donné dans un ATO.
2. EXPÉRIENCE PRATIQUE. Chaque demandeur d’une licence AMT et d’une ou de plusieurs qualifications se basant sur son expérience pratique doit fournir la preuve documentaire, acceptable pour la Régie, de l’expérience suivante en inspection, service et maintenance d’un aéronef ou de ses composants :
3. Qualification cellule ─ 30 mois
4. Qualification groupe motopropulseur ─ 30 mois
5. Qualification cellule et groupe motopropulseur ─ 48 mois
6. Qualification avionique ─ 36 mois
7. Qualifications cellule, groupe motopropulseur et avionique ─ 60 mois

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.3 (a) (1)

1. INSTRUCTION HOMOLOGUÉE. Chaque demandeur d'une licence AMT se basant sur le fait qu'il a suivi un cours de formation donné dans un ATO doit fournir la preuve documentaire, acceptable pour la Régie, de la formation suivante :
2. Qualification cellule ─ 24 mois
3. Qualification groupe motopropulseur ─ 24 mois
4. Qualification cellule et groupe motopropulseur ─ 30 mois
5. Qualification avionique ─ 18 mois dans un ATO et 12 mois d’expérience pratique
6. Qualifications cellule, groupe motopropulseur et avionique ─ 42 mois dans un ATO et 12 mois d’expérience pratique

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.3 de l'OACI. (a)(2) ; 4.2.1.4

N. B. : En ce qui concerne la qualification en avionique ─ Transport Canada requiert 48 mois pour la qualification en avionique (électronique). Les impératifs des JAA sont 5 années d'expérience pour la qualification avionique. Les recommandations en matière de formation sont que les impératifs d'une licence complète de mécanicien, comprenant ceux qui portent sur les qualifications cellule et groupe motopropulseur, devront être respectés avant l'obtention d'une qualification avionique.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.3(a)(1) et (2) ; 4.2.1.4

14 CFR 65.77

JAR 66.30

#### Compétences requises

1. Chaque demandeur d'une licence ou d'une qualification AMT réussit un test des compétences pour la licence ou la qualification recherchée. Les tests couvrent la compétence de base du demandeur à se livrer à des projets pratiques sur les sujets couverts par le test des connaissances pour la licence ou la qualification et portent au moins sur les sujets figurant dans les STS de la RAA pour les AMT appropriés à la licence ou à la qualification recherchée.

OACI, Annexe 1 : 4.2.1.5

14 CFR 65.79

#### Privilèges et limitations

1. Sauf tel que spécifié aux paragraphes 2.6.2.8(e) et (f) de la présente sous-section, un AMT breveté peut effectuer ou superviser la maintenance, l’entretien préventif ou la modification, ou après inspection, la remise en service de tout aéronef, toute cellule, tout moteur d’aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute pièce en faisant partie, pour lequel il est qualifié, à condition que l’AMT breveté :
2. Ait effectué précédemment le travail de façon satisfaisante ;
3. Ait fait la preuve de son aptitude à effectuer le travail à la satisfaction de la Régie ;
4. Ait obtenu une formation acceptable pour la Régie aux tâches à effectuer ; ou
5. Ait effectué le travail sous la supervision directe d’un AMT breveté ou d’un ARS breveté possédant la qualification appropriée et :
	* + 1. Dispose d'expérience dans l'opération spécifique concernée ; ou
			2. A obtenu une formation à la tâche à effectuer acceptable pour la Régie.
6. Sauf tel que spécifié aux paragraphes 2.6.2.8(e) et (f) de la présente sous-section, un AMT breveté avec qualification cellule peut, après avoir effectué les 100 heures d’inspection de cellule ou de toute pièce ou tout appareil y ayant trait, requises par la Partie 8 de la présente réglementation, l'approuver et le remettre en service.
7. Sauf tel que spécifié aux paragraphes 2.6.2.8(e) et (f) de la présente sous-section, un AMT breveté avec qualification groupe motopropulseur peut, après avoir effectué les 100 heures d’inspection de groupe motopropulseur ou d'hélice ou de toute pièce ou tout appareil y ayant trait, requises par la Partie 8 de la présente réglementation, l'approuver et le remettre en service.
8. Sauf tel que spécifié au paragraphe 2.6.2.8(e) de la présente sous-section, un AMT breveté avec qualification avionique peut inspecter, réparer, assurer la maintenance, tester le fonctionnement et remettre en service les systèmes et composants de l'avionique d'un aéronef.
9. Un AMT avec qualification cellule, groupe motopropulseur ou avionique n’est pas autorisé à :
10. Superviser la maintenance, l'entretien préventif ou la modification, ou approuver et remettre en service, tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou tout pièce en faisant partie, pour lequel il est qualifié, sauf s'il a précédemment effectué de façon satisfaisante le travail concerné ;
11. Exercer les privilèges accordés par la licence, sauf si l'AMT breveté comprend les instructions actuelles concernant la continuité de la navigabilité et les instructions de maintenance portant sur l'opération spécifique concernée ; ou
12. Effectuer une réparation ou une modification majeure sur une hélice.
13. Un AMT avec qualification cellule ou groupe motopropulseur n’est pas autorisé à :
14. Effectuer ou superviser (sauf sous la supervision directe et le contrôle d'un titulaire d'AOC autorisé à effectuer une maintenance, un entretien préventif ou une modification dans le cadre d'un système équivalent conformément au paragraphe 9.4.1.3(a) de la présente réglementation) quelque réparation ou modification que ce soit d'instruments ;
15. Approuver la remise en service :
	* + 1. De tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou tout pièce de ceux-ci après une modification ou une réparation majeure ; ou
			2. De tout instrument après quelque réparation ou modification que ce soit.
16. À compter du 3 novembre 2022, nul ne peut exercer les privilèges d'une licence de maintenance d’aéronef spécifiés au paragraphe 2.6.2.8(a) de la présente sous-section pour les SATP, sauf si la personne concernée est :
17. Un AMT breveté, et :
	* + 1. Les ATP ou RPS figurent sur la licence, expressément ou inscrits dans une catégorie plus large ; ou
			2. Les SATP et la liaison C2 associée figurent sur la licence, expressément ou inscrits dans une catégorie plus large, après une formation théorique et pratique appropriée portant sur la maintenance des SATP et du système de liaison C2 associé ; ou
18. Une personne sans licence, désignée par un AMO, autorisé par [ÉTAT], et qui répond aux impératifs spécifiés au paragraphe 2.6.2.8(a).

OACI, Annexe 1 : 4.2.2.1 ; 4.2.2.2 ; 4.2.2.3 ; 4.2.3

14 CFR 65.81 ; 65.85 ; 65.87

#### Durée de la licence AMT

1. VALIDITÉ. La durée de validité de la licence AMT est de 5 ans.
2. RENOUVELLEMENT. Une licence AMT qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 années civiles supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 24 mois précédant la date d'expiration, il en a exercé les privilèges.
3. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d’AMT est arrivée à expiration, le demandeur a passé un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les qualifications AMT — générales et toutes celles qui y sont associées.

#### Expérience récente requise

1. Le titulaire d’une licence AMT n’est pas autorisé à en exercer les privilèges ou ceux de la qualification sauf si, dans les 24 mois précédents :
2. La Régie a constaté qu'il peut effectuer ce travail ; ou
3. Pendant au moins 6 des 24 mois précédents :
	* + 1. Il a fait fonction d'AMT conformément à sa licence et sa qualification ;
			2. Il a assuré la supervision technique d'autres AMT ;
			3. Il a été instructeur en maintenance des aéronefs ou a été le superviseur direct de personnes assurant une instruction en maintenance des aéronefs pour un cours ou programme AMT acceptable pour la Régie ;
			4. Il a supervisé la maintenance, l'entretien préventif ou la modification de tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute pièce de ceux-ci ; ou
			5. Il s'est livré à une combinaison des activités mentionnées paragraphes 2.6.2.10(a)(2)(i) à (iv) de la présente sous-section.

OACI, Annexe 1 : 4.2.2.2 (c)

14 CFR 65.83

#### Affichage de la licence

1. Chaque titulaire d'une licence AMT la garde dans les environs immédiats de l'endroit où il en exerce normalement les privilèges et la présente pour inspection sur demande de la Régie ou d'un représentant autorisé du DAC ou de tout agent des forces de l'ordre fédérales, de l'État ou locales.

14 CFR 65.89

### Autorisations d'inspection

N. B. : L'IA ne figure pas spécifiquement dans l'Annexe 1 de l'OACI, elle excède les normes de l'Annexe 1 précédente de l'OACI pour un AMT de Type I effectuant normalement la maintenance de petits aéronefs. Voir Appendice 3 au Chapitre 1 du Doc 7192 de l’OACI, Partie D-1, Maintenance d’aéronef (technicien/ingénieur/mécanicien).

#### Applicabilité

1. La présente sous-section prescrit les impératifs requis pour la délivrance d'IA et les conditions dans lesquelles elles sont nécessaires.

#### Impératifs d'habilitation : Généralités

1. Le demandeur d'une IA doit :
2. Détenir une licence AMT en vigueur avec qualifications cellule et groupe motopropulseur, chacune étant en vigueur et l'ayant été depuis un total d'au moins 5 ans ;
3. S'être livré activement pendant au moins 2 ans avant la date de demande, à la maintenance d'aéronefs certifiés et maintenus conformément à la présente réglementation ;
4. Avoir une base fixe d'opération à laquelle il peut être localisé en personne ou par téléphone pendant une semaine normale de travail, mais qui n'est pas obligée d'être l'endroit où le demandeur exercera ses responsabilités d'inspection ;
5. Disposer de l'équipement, des installations et des données d'inspection nécessaires pour inspecter correctement les cellules, moteurs d'aéronefs, hélices ou tout composant, toute pièce ou tout appareil connexe ; et
6. Réussir un test des connaissances démontrant son aptitude à effectuer des inspections conformément aux normes de sécurité pour l’approbation de la remise en service d’aéronefs après des réparations majeures et mineures, des modifications majeures et mineures, des inspections annuelles et des inspections progressives effectuées aux termes de la Partie 5 de la présente réglementation.
7. Un demandeur n'ayant pas réussi le test des connaissances prescrit au paragraphe 2.6.3.2(a)(5) de la présente section n'est pas autorisé à se représenter avant au moins 90 jours après la date de l'échec.

14 CFR 65.91

#### Impératifs de connaissances pour l’autorisation d’inspection

1. Le demandeur d'une IA doit réussir un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :
2. Procédures de certification des produits et pièces
3. Normes de navigabilité ─ aéronefs
4. Normes de navigabilité ─ giravions
5. Directives relatives à la navigabilité
6. Maintenance, entretien préventif, révision et modification
7. Marques d’identification et d’immatriculation
8. Certification ─ Délivrance de licences de maintenance
9. Règles générales d’exploitation et de vol
10. Masse et assiette d’un aéronef

Guide du test des connaissances de la FAA : FAA-G-8082-11

#### Durée de l’autorisation d'inspection

1. Toute IA expire le 31 mars de chaque année.
2. Une IA n'est plus effective chaque fois que l'une des choses suivantes se produit :
3. L'autorisation est remise, suspendue ou révoquée ;
4. Le titulaire n'a plus de base fixe d'opération ; or
5. Le titulaire ne dispose plus de l'équipement, des installations et des données d'inspection requis par les paragraphes 2.6.3.2(a) (3) et (4) de la présente partie pour la délivrance de son autorisation.
6. Le titulaire d'une IA suspendue ou révoquée doit la restituer à la Régie.

14 CFR 65.92

#### Renouvellement de l’autorisation d'inspection

1. Pour être habilité à faire renouveler son IA pour un an, un demandeur doit, dans les 14 jours précédant la date d’expiration de l’autorisation, présenter à la Régie la preuve qu’il répond toujours aux impératifs du paragraphe 2.6.3.2 de la présente partie et démontrer que durant la période de validité de l’autorisation il a :
2. Effectué au moins une inspection annuelle durant chaque trimestre de la période pendant laquelle il a détenu l'autorisation ;
3. Effectué l'inspection d'au moins deux réparations ou modifications majeures durant chaque trimestre de la période durant laquelle il a détenu l'autorisation ;
4. Effectué ou supervisé et approuvé au moins une inspection progressive conformément aux normes prescrites par la Régie pendant chaque période de 12 mois pendant laquelle il a détenu l'autorisation ;
5. Effectué une combinaison des activités mentionnées paragraphes 2.6.3.5(a)(1) à (3) de la présente sous-section ;
6. Suivi avec succès un cours ou une série de cours de recyclage en IA acceptables par la Régie, consistant en au moins 16 heures d'instruction durant les 12 mois précédant la demande de renouvellement ; ou
7. Réussi un test des connaissances administré par la Régie pour déterminer que les connaissances du demandeur concernant la réglementation et les normes applicables sont à jour.
8. Le titulaire d'une IA en vigueur depuis moins de 3 mois avant la date d'expiration n'est pas requis de se conformer aux paragraphes 2.6.3.5(a)(1) à (5) de la présente sous-section.

14 CFR 65.93

#### Privilèges et limitations

1. Lorsqu'il exerce les privilèges d'une IA, son titulaire la tient à disposition pour inspection par le propriétaire de l'aéronef et de l'AMT soumettant l'aéronef, la réparation ou la modification pour approbation (si c'est le cas) et la présente sur demande de la Régie ou d'un représentant du DAC ou sur demande d'un agent des forces de l'ordre fédérales, de l'État ou locales.
2. Le titulaire d'une IA possédant une licence AMT en vigueur et valide peut :
3. Inspecter et approuver la remise en service de tout aéronef, de toute cellule, de tout moteur d’aéronef, de tout appareil d’hélice, de tout composant ou de toute pièce en faisant partie pour tout aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage n’excède pas 5 700 kg, après qu’une réparation ou une modification majeure y ait été faite conformément à la Partie 5 de la présente réglementation et aux données techniques approuvées par la Régie ; et
4. Effectuer une inspection annuelle ou effectuer ou superviser une inspection progressive, conformément à la Partie 5 de la présente réglementation, de tout aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5 700 kg, sauf les aéronefs dont le programme de maintien de la navigabilité est continu, et en approuver la remise en service.
5. Le titulaire d'une IA possédant une licence AMT en vigueur et valide ne peut pas :
6. Exercer les privilèges de l'autorisation sauf s'il détient une licence AMT en vigueur et valide avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ;
7. Inspecter et approuver la remise en service de tout aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg.
8. Inspecter et approuver toute cellule, tout moteur d’aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute pièce en faisant partie, qui est sujet à un programme de maintenance aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ;
9. Inspecter et approuver la remise en service de tout aéronef dont la maintenance est effectuée conformément à un programme de maintenance pour le maintien de la navigabilité approuvé aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ;
10. Exercer quelque privilège que ce soit d’une IA chaque fois que cette personne n’a plus :
	* + 1. De base d'opération fixe ; et
			2. Accès à l’équipement, aux installations ou aux données d’inspection requis par les paragraphes 2.6.3.2(a)(3) et (4) de la présente partie ; ou
11. Exercer les privilèges de l'autorisation tant qu'il n'a pas notifié par écrit la Régie de tout changement intervenu dans la base d'opération fixe et l'équipement, les installations ou les données d'inspection et reçu l'approbation écrite de la Régie des changements proposés.

14 CFR 65.95

### Spécialiste des réparations aéronautiques

N. B. : Cette licence n'est pas spécifiée dans l'Annexe 1 de l'OACI. La réglementation figurant dans la présente sous-partie est basée sur 14 CFR Partie 65 et est présentée ici pour les États désirant superviser de plus près les personnes travaillant pour un AMO.

#### Applicabilité

1. La présente sous-section prescrit les impératifs requis pour la délivrance d'une licence et des qualifications d'ARS et les conditions dans lesquelles elles sont nécessaires.
2. La licence ARS n’est délivrée qu’aux employés habilités qui se livrent à des tâches spécialisées de soit :
3. Un AMO ; soit
4. Un titulaire d’AOC autorisé à effectuer une maintenance, un entretien préventif ou des modifications dans le cadre d’un système équivalent conformément au paragraphe 9.4.1.3(a) de la présente réglementation.

#### Licence de spécialiste des réparations aéronautiques : Habilitation

1. Le demandeur d'une licence d’ARS doit :
2. Être âgé d'au moins 18 ans ;
3. Faire preuve de son aptitude à lire, écrire, parler et comprendre la langue de [ÉTAT] et l'anglais si cela est requis par la Régie, en lisant et expliquant des publications appropriées de maintenance et en rédigeant des états de défaut et de réparation ;
4. Faire la preuve d'un niveau de connaissance pertinent pour les privilèges à accorder et approprié pour les tâches à effectuer ;
5. Être particulièrement qualifié pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de composants de ceux-ci, correspondant au travail pour lequel il a été embauché ;
6. Être employé pour un travail spécifique, requérant ces qualifications spéciales, par un AMO certifié aux termes de la Partie 6 de la présente réglementation ou un exploitant aérien certifié aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation, dont le certificat d'exploitation ou les spécifications d'exploitation requièrent qu'il assure la maintenance, l'entretien préventif ou des modifications d'aéronefs approuvés dans le cadre d'un programme de maintenance pour le maintien de la navigabilité conformément à son MCM ;
7. Être recommandé par son employeur pour la certification, à la satisfaction de la Régie, comme étant capable de maintenir en état, de façon satisfaisante, des aéronefs ou des composants de ceux-ci, en fonction du travail pour lequel il est employé ; et
8. Avoir :
	* + 1. Soit au moins 24 mois d'expérience pratique dans les procédures, les pratiques, les méthodes d'inspection, les matériaux , les outils, les machines-outils et l'équipement généralement utilisés pour les tâches de maintenance relatives au travail spécifique pour lequel il doit être employé et certifié ; soit
			2. Obtenu une formation formelle acceptable pour la Régie et spécifiquement conçue pour qualifier le demandeur pour le travail pour lequel il doit être employé.

14 CFR 65.101

#### Qualifications

1. Les qualifications suivantes peuvent être délivrées aux termes de la présente sous-partie :
2. Hélice
3. Ordinateur
4. Instruments
5. Accessoires
6. Composants
7. Soudure
8. CND
9. D’autres qualifications peuvent être désignées par la Régie
10. Une licence d’ARS ne peut en aucun cas être délivrée avec une qualification cellule et/ou groupe motopropulseur ou avionique pour contourner le processus d'obtention d'une licence AMT.
11. Les qualifications d’un demandeur employé par un AMO ou un titulaire d’AOC doivent correspondre à celles qui ont été délivrées à l’AMO ou approuvées pour le titulaire d’AOC, limitées au travail particulier que la personne employée doit effectuer, superviser ou approuver pour remise en service.
12. Une licence d’ARS n’est en aucun cas assortie d’une qualification qui n’a pas été délivrée à l’AMO ou pour laquelle le titulaire de l’AOC n’a pas été approuvé.
13. Les qualifications d'un demandeur employé par un exploitant aérien doivent correspondre aux spécifications d'exploitation et au MCM approuvé, qui identifie l'autorisation accordée à l'exploitant aérien, limitées au travail particulier que la personne employée doit effectuer, superviser ou approuver pour remise en service.

N. B. : Lorsqu’elle est employée par un exploitant aérien ayant l’autorisation d’effectuer la maintenance et d’approuver une remise en service aux termes d’un système équivalent à celui de la Partie 9 de la présente réglementation, une licence d’ARS devra correspondre à l'atelier ou au groupe spécialisé chargé d'effectuer, de superviser ou d'approuver la remise en service d'un produit aéronautique ou d'un aéronef. Par exemple, révision d'un composant hydraulique, révision du train d'atterrissage, inspections spéciales, CND, révision d'un disque de turbine, etc.

#### Licence de spécialiste des réparations aéronautiques : Privilèges et limitations

1. Un ARS peut effectuer ou superviser la maintenance, l’entretien préventif ou la modification d’aéronefs, de cellules, de moteurs d’aéronefs, d’hélices, d’appareils, de composants et de pièces appropriés au domaine de spécialisation pour lequel il est breveté et qualifié, mais seulement dans le cadre de son emploi par un AMO certifié aux termes de la Partie 6 de la présente réglementation ou du titulaire d'un AOC qui est autorisé à effectuer la maintenance, l'entretien préventif, la révision ou des modifications dans le cadre d'un système équivalent, conformément au paragraphe 9.4.1.3(a) de la présente réglementation.
2. Un ARS n'est pas autorisé à effectuer ou à superviser des tâches sauf s'il comprend les instructions actuelles du titulaire du certificat qui l'emploie et celles de maintien de la navigabilité ayant trait aux opérations spécifiques concernées.

14 CFR 65.103

#### Affichage de la licence

1. Chaque titulaire d'une licence d’ARS la garde dans les environs immédiats de l'endroit où il en exerce normalement les privilèges et la présente pour inspection sur demande de la Régie ou d'un représentant autorisé du DAC ou de tout agent des forces de l'ordre fédérales, de l'État ou locales.

14 CFR 65.105

#### Durée de la licence

1. VALIDITÉ.
2. La durée de la licence d’ARS est de 5 ans, à condition que son détenteur soit continuellement employé dans cette fonction par l’AMO ou un titulaire d’AOC qui le parraine au poste d’ARS.
3. Une licence d’ARS doit être remise à la Régie au moment où son titulaire n'est plus employé par l'AMO ou le titulaire d’AOC.
4. RENOUVELLEMENT. Une licence d’ARS qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 années supplémentaires, sous réserve d’un emploi continu, si le titulaire présente une recommandation à cette fin de son employeur, à la satisfaction de la Régie, comme quoi il peut maintenir des aéronefs ou leurs composants, appropriée pour le travail auquel il se livre.

### Instructeurs pour les licences de technicien de maintenance aéronautique

#### Impératifs pour la licence et la qualification d’instructeur de mécanicien de maintenance aéronautique

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification d’instructeur d’AMT n'a pas moins de 21 ans.
2. CONNAISSANCES.
3. Le demandeur d'une licence d'instructeur d’AMT doit avoir répondu aux impératifs relatifs aux instructeurs figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ; et
4. À tout autre impératif supplémentaire pouvant être spécifié par la Régie.
5. EXPÉRIENCE. Le demandeur d’une licence et d’une qualification de d’instructeur d’AMT doit détenir au moins une licence AMT et une qualification AMT en vigueur et valides pour lesquelles la licence d’instructeur est recherchée et avoir au moins 3 ans d’expérience en tant qu’AMT.
	1. PRIVILÈGES. Les privilèges d'une licence d'instructeur d’AMT consistent à donner une instruction aux demandeurs d'une licence d’AMT et à leur donner l'aval pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
6. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence d’instructeur d’AMT est de 2 ans.
7. RENOUVELLEMENT. Une licence d’instructeur d’AMT qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 12 mois précédant la date d’expiration :
8. Il a effectué au moins six exercices dans le cadre d’un cours approuvé pour une licence ou une qualification AMT ; ou
9. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
10. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d’instructeur d’AMT est arrivée à expiration, le demandeur a passé un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les qualifications AMT générales et toutes celles qui y sont associées.

### Mécaniciens examinateurs désignés

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une désignation de DME n'a pas moins de 23 ans.
2. MÉDICAL. Il n'y a pas d'impératif médical pour un DME.
3. HABILITATION D’ORDRE GÉNÉRAL. Le demandeur d'une désignation de DME doit :
4. Prouver un haut niveau de connaissance en aéronautique dans les domaines de la certification AMT, dans les aéronefs à moteur à piston aussi bien qu'à turbine ;
5. Avoir détenu depuis 5 ans un AMT valide pour lequel une désignation doit être délivrée ;
6. Avoir exercé activement les privilèges de ce certificat AMT au cours des 3 années précédentes ;
7. Avoir de bons antécédents en tant qu'AMT et que personne engagée dans l'industrie et la communauté, avec une réputation d'honnêteté et de fiabilité ;
8. Avoir une base fixe d’opération équipée de façon adéquate pour tester :
	* + 1. Chaque domaine concerné dans une section requise pour la détention de la désignation, et
			2. Tous les éléments de compétence fondamentaux identifiés dans l’Objectif 2 pour chaque sujet du STS pour les qualifications aux niveaux général, cellule et groupe motopropulseur ;
9. Avoir l'équipement et les matériels adéquats pour qu'un demandeur puisse faire la démonstration des compétences de base dans la qualification recherchée ;
10. Avoir un aéronef en état de navigabilité, un autre aéronef, des sous-ensembles d'aéronef, des maquettes fonctionnelles et autres aides pouvant servir durant les tests ; et
11. Posséder les outils, l’équipement, le matériel, les publications récentes et les appareils nécessaires pour mener à bien des projets, du type recommandé par les avionneurs ou accepté par l'industrie aéronautique.

#### Connaissances

1. Avant la désignation, le demandeur d’une DME doit réussir un test sur ce qui suit :
2. Droit aérien et réglementation pour le personnel AMT ;
3. Pratiques actuelles pour la flotte d'aéronefs à utiliser ;
4. Meilleures pratiques de l'industrie ; et
5. Améliorations récentes dans les domaines de la technologie, des tests et de l'outillage.

#### Compétences

1. Le demandeur d’une DME doit être observé en train d'administrer un test des compétences réel et complet en utilisant le STS approuvé de façon satisfaisante.
2. Le demandeur d'une DME doit être observé en train de remplir de manière satisfaisante la documentation requise par la Régie.

#### Maintien des compétences

1. Après la désignation, un DME maintient ses compétences en :
2. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
3. Maintenant en vigueur et valides une licence AMT et les qualifications qui s'appliquent.
4. Pour que sa désignation demeure en cours, le DME doit administrer au moins six tests des compétences durant 12 mois civils quels qu'ils soient.
5. Le DME est observé par la Régie lors de l’administration de tests de compétences au moins une fois tous les 12 mois civils.

#### Privilèges

1. Le DME peut administrer des tests des compétences AMT pour lesquels il est désigné, conformément aux normes STS.

#### Validité

1. La désignation de DME est valide pour 3 ans.

#### Renouvellement

1. La désignation DME peut être renouvelée par la Régie si :
2. La désignation demeure nécessaire ;
3. Le DME a fait son travail de façon satisfaisante ; et
4. Le DME a suivi la formation dans ce domaine administrée par la Régie dans les 12 mois civils précédents.

FAA, Ordre 8900.2, Chapitre 2

## Licences, catégories et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

### Applicabilité

1. La présente sous-partie donne les impératifs pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence et d’une qualification d’ATCO.

### Généralités

1. Avant de se voir délivrer une licence, un demandeur de licence d’ATCO doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence ou qualification.
2. Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, un demandeur doit répondre aux impératifs spécifiés pour cette licence, cette qualification, ou cette autorisation.

OACI, Annexe 1 : 1.2, Note (b) ; 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.3.1

14 CFR 65.1, 65.11

### Licences, catégories et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

#### Élève contrôleur de la circulation aérienne

1. La Régie prendra les mesures appropriées pour s'assurer que les élèves ATCO ne constituent pas un danger pour la navigation aérienne.
2. APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE. La Régie n'autorise pas l'instruction d'un élève ATCO dans un milieu opérationnel, sauf s'il détient un certificat médical en vigueur de Classe 3.

OACI, Annexe 1 : 4.3.1 ; 4.3.2

#### Licence de contrôleur de la circulation aérienne

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence d’ATCO n'a pas moins de 21 ans.
2. MÉDICAL. Le demandeur d'une licence d’ATCO détient un certificat médical de Classe 3, délivré aux termes de la présente partie.
3. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’ATCO est instruit lors d'un cours de formation approuvé portant sur les domaines de connaissance suivants appropriés au titulaire d'une telle licence :
4. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementation pertinentes pour le titulaire d'une ATCO ;
5. ÉQUIPEMENT DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.
	* + 1. Principes, utilisation et limitations de l'équipement utilisé pour le contrôle de la circulation aérienne ;
6. CONNAISSANCES D'ORDRE GÉNÉRAL.
	* + 1. Principes du vol, principes d'exploitation et de fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes des aéronefs, et, à compter du 3 novembre 2022, des SATP ; performance des aéronefs pertinente pour les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;
7. PERFORMANCE HUMAINE.
	* + 1. Performance humaine, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, se trouve dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Météorologie aéronautique ; utilisation et évaluation de la documentation et des informations météorologiques ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques affectant les opérations et la sécurité des vols ; altimétrie ;
2. NAVIGATION.
	* + 1. Principes de la navigation aérienne ; principes, limitation et précision des systèmes de navigation et des aides visuelles ; et
3. PROCÉDURES D’EXPLOITATION.
	* + 1. Contrôle de la circulation aérienne, communications, RT et procédures en matière de phraséologie (de routine, pas de routine et d'urgence) ; utilisation de la documentation aéronautique appropriée ; pratiques de sécurité associées au vol.
4. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’ATCO doit :
5. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
6. Réussir le test des connaissances requis.
7. EXPÉRIENCE. Le demandeur doit avoir passé un cours de formation approuvé et avoir au moins 3 mois de service satisfaisant de contrôle réel de la circulation aérienne sous la supervision d'un ATCO détenant une qualification appropriée. L'expérience requise spécifiée pour une qualification d’ATCO au paragraphe 2.7.3.2 sera créditée comme faisant partie de l'expérience spécifiée dans le présent paragraphe.
8. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence est de 5 ans.

OACI, Annexe 1 : 4.4.1.1 ; 4.4.1.2 ; 4.4.1.3 ; 4.4.1.4

14 CFR Partie 65 : Sous-partie B

#### Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

1. Les qualifications d’ATCO comprennent les catégories suivantes :
2. Qualification de contrôle d’aérodrome ;
3. Qualification de procédure de contrôle d’approche ;
4. Qualification de contrôle d’approche de surveillance ;
5. Qualification de contrôle radar d’approche de précision ;
6. Qualification de procédure de contrôle de région ; et
7. Qualification de contrôle de surveillance de région.

N. B. : L'Organisation météorologique internationale a spécifié des impératifs pour le personnel effectuant des observations météorologiques qui s'appliquent aux ATCO assurant un tel service.

OACI, Annexe 1 : 4.5.1

1. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’ATCO est instruit lors d'un cours de formation approuvé portant sur les domaines de connaissance appropriés pour le titulaire d'une telle licence et les sujets spécifiés ci-après pour chaque qualification recherchée :
2. Qualification de contrôle d’aérodrome :
	* + 1. Disposition de l’aérodrome ; caractéristiques physiques et aides visuelles
			2. Structure de l’espace aérien
			3. Règles, procédures et source d’information qui s’appliquent
			4. Installations de navigation aérienne
			5. Équipement de contrôle de la circulation aérienne et son utilisation
			6. Terrain et repères importants
			7. Caractéristiques du trafic aérien
			8. Phénomènes météorologiques
			9. Plans de recherche et de sauvetage d’urgence
3. Qualifications aux procédures de contrôle d'approche et de contrôle de région :
	* + 1. Structure de l’espace aérien
			2. Règles, procédures et source d’information qui s’appliquent
			3. Installations de navigation aérienne
			4. Équipement de contrôle de la circulation aérienne et son utilisation
			5. Terrain et repères importants
			6. Caractéristiques du trafic aérien et son débit
			7. Phénomènes météorologiques
			8. Plans de recherche et de sauvetage d’urgence
4. Qualifications de contrôle d'approche de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle de surveillance de région :
5. Le demandeur répond aux impératifs spécifiés au paragraphe 2.7.3.3(b)(2) de la présente sous-section pour autant qu'ils affectent le domaine de responsabilité et doit avoir fait preuve d'un niveau de connaissances approprié aux privilèges accordés, au moins dans les sujets supplémentaires suivants :
	* + - 1. Principes, utilisation et limitation des systèmes de surveillance ATS qui s'appliquent et de l'équipement qui y est associé ; et
				2. Procédures de prestation de services de surveillance ATS, selon ce qui est approprié, y compris les procédures visant à assurer le franchissement approprié du relief.
6. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une qualification d’ATCO doit :
7. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
8. Réussir le test des connaissances requis.
9. EXPÉRIENCE.
10. Le demandeur d'une licence d’ATCO doit :
	* + 1. Avoir passé un cours de formation approuvé de façon satisfaisante ;
			2. Assuré de façon satisfaisante, sous la supervision d'un ATCO titulaire d'une qualification appropriée :
				1. Qualification de contrôle d’aérodrome : un service de contrôle d’aérodrome, pendant au moins 90 heures ou 1 mois, quel que soit le plus important, dans l'unité pour laquelle la qualification est recherchée ;
				2. Qualification de procédure de contrôle d’approche, de contrôle d’approche de surveillance, de procédure de contrôle de région ou de contrôle de surveillance de région : le service de contrôle pour lequel la qualification est recherchée, pendant au moins 180 heures ou 3 mois, quel que soit le plus important, dans l'unité pour laquelle la qualification est recherchée ; et
				3. Qualification de contrôle radar d'approche de précision : pas moins de 200 approches de précision dont pas plus de 100 effectuées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par la Régie. Pas moins de 50 de ces approches de précision doivent avoir été effectuées dans l'unité et sur l'équipement pour lesquels la qualification est recherchée ; et
			3. Si les privilèges de la qualification du contrôle d'approche de surveillance comprennent la surveillance radar de l'approche, l'expérience comprend au moins 25 approches sur radar panoramique sur l'équipement de surveillance du type utilisé dans l'unité pour laquelle la qualification est recherchée et sous la supervision d'un contrôleur d'approche radar détenant une qualification appropriée.
11. L'expérience spécifiée au paragraphe 2.7.3.3(d)(1)(ii) de la présente sous-section doit avoir été acquise dans les 6 mois précédant immédiatement la demande.
12. COMPÉTENCES. Le demandeur doit, en ayant réussi le test des compétences requis au niveau approprié pour les privilèges accordés, avoir fait la preuve des compétences, du jugement et de la performance requis pour assurer un service de contrôle en toute sécurité, ordonné et rapide, ce qui comprend la reconnaissance et la gestion des menaces et des erreurs.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’application de la gestion des menaces et des erreurs figure dans le Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne — Formation (PANS-TRG), Chapitre 3, Supplément C ; dans le Doc 9683 de l’OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains, Partie II, Chapitre 2 et dans la Circulaire 314 de l’OACI, Gestion des menaces et des erreurs dans le contrôle de la circulation aérienne.

1. PRIVILÈGES ET LIMITATIONS.
2. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une licence d’ATCO avec la ou les qualifications applicables suivantes consistent en :
	* + 1. Qualification contrôle d'aérodrome : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle d'aérodrome pour celui pour lequel le titulaire de la licence est qualifié ;
			2. Qualification procédure de contrôle d'approche : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle d'approche pour le ou les aérodromes pour lesquels le titulaire de la licence est qualifié, dans l'espace aérien ou une partie de celui-ci, relevant de la compétence de l'unité assurant un tel service ;
			3. Qualification de contrôle d'approche de surveillance : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle d'approche en utilisant les systèmes de surveillance ATS appropriés pour le ou les aérodromes pour lesquels le titulaire de la licence est qualifié, dans l'espace aérien ou une partie de celui-ci, relevant de la compétence de l'unité assurant un tel service ;

N. B. : Sous réserve de conformité aux dispositions du paragraphe 2.7.3.3(d)(1)(iii) de la présente sous-section, les privilèges comprennent la prestation de services d'approche au radar de surveillance.

* + - 1. Qualification radar d'approche de précision : assurer ou superviser la prestation de services d'approche au radar de précision à l'aérodrome pour lequel le titulaire de la licence est qualifié ;
			2. Qualification procédure de contrôle de région : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle dans la région ou une partie de celle-ci, pour laquelle le titulaire de la licence est qualifié ; et
			3. Qualification surveillance radar de région : assurer ou superviser la prestation de services de contrôle, en utilisant les systèmes de contrôle ATS, dans la région de contrôle ou une partie de celle-ci, pour laquelle le titulaire de la licence est qualifié.
1. Avant d'exercer les privilèges figurant au paragraphe 2.7.3.3(f)(1) de la présente sous-section, le titulaire de la licence doit bien connaître toutes les informations pertinentes et à jour.
2. Le titulaire d'une licence et d'une ou de plusieurs qualifications d’ATCO n'instruit pas dans un environnement opérationnel sauf s'il a obtenu une autorisation appropriée de la Régie.
3. VALIDITÉ DES QUALIFICATIONS. Une qualification est invalidée lorsqu'un ATCO a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une qualification demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude du contrôleur à en exercer les privilèges ait été rétablie.

OACI, Annexe 1 : 4.4.1 ; 4.4.1.2 ; 4.4.1.3 ; 4.4.1.4 ; 4.5.1 ; 4.5.2.1 ; 4.5.2.2 ; 4.5.2.3 ; 4.5.3.1 ; 4.5.3.2 ; 4.5.3.3 ; 4.5.3.4

## Licence, instructeurs et examinateurs désignés d'agent technique d'exploitation

N. B. : La licence d’agent technique d’exploitation peut aussi être spécifiée en tant que licence d'agent de régulation des vols.

### Applicabilité

1. La présente sous-partie stipule les impératifs requis pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence de FOO, d’instructeur pour licence FOO et d’une désignation d’examinateur FOO.

### Généralités

1. Avant de se voir délivrer une licence, un demandeur de licence de FOO doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence.
2. Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence, un demandeur doit répondre aux impératifs spécifiés pour cette licence.
3. Un demandeur doit faire la preuve qu’il peut lire, parler, écrire et comprendre la langue de [ÉTAT] et l'anglais si la Régie le requiert.

OACI, Annexe 1 : 4.1.1 ; 4.1.2

14 CFR 65.53

### Licence d'agent technique d'exploitation

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence de FOO n'a pas moins de 21 ans.
2. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FOO obtient et enregistre une formation assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, correspondant aux privilèges d'un FOO :
3. DROIT AÉRIEN.
	* + 1. Règles et réglementation pertinentes pour le titulaire d'une licence de FOO ;
			2. Pratiques et procédures appropriées des ATS ;
4. CONNAISSANCES GÉNÉRALES DES AÉRONEFS.
	* + 1. Principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments d'aéronefs ;
			2. Limitations de fonctionnement des aéronefs et des groupes motopropulseurs ;
			3. MEL ;
5. CALCUL DES CARACTÉRISTIQUES DE VOL, PROCÉDURES DE PLANIFICATION ET CHARGEMENT.
	* + 1. Effets du chargement et de la répartition de la masse sur la performance des aéronefs ; calculs de la masse et du centrage ;
			2. Planification opérationnelle d’un vol ; calculs de la consommation de carburant et de l’autonomie ; procédures relatives à l’aérodrome de dégagement ; régulateur de vitesse en vol ; opérations sur longue distance ;
			3. Préparation et soumission des plans de vol aux ATS ;
			4. Principes de base des systèmes de planification assistée par ordinateur ;
6. PERFORMANCE HUMAINE.
7. Performance humaine pertinente aux devoirs de régulateur, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs ;

N. B. : Le matériel servant de guide pour la conception de programmes de formation sur la performance humaine, y compris la gestion des menaces et des erreurs, figure au Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. MÉTÉOROLOGIE.
	* + 1. Météorologie aéronautique ; le mouvement des systèmes bariques, la structure des fronts et l'origine et les caractéristiques des événements météorologiques importants qui affectent les conditions de décollage, de vol et d'atterrissage ;
			2. Interprétation et application des rapports, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et applications ; utilisation et procédures d'obtention d'informations météorologiques ;
2. NAVIGATION.
	* + 1. Principes de la navigation aérienne avec référence particulière au vol aux instruments ;
3. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.
	* + 1. Utilisation de la documentation aéronautique ;
			2. Procédures d’exploitation pour le transport de fret et de marchandises dangereux ;
			3. Procédures relatives aux accidents et incidents d’aviation ; procédures d’urgence en vol ;
			4. Procédures relatives à l’ingérence illicite et au sabotage d’aéronefs ;
4. PRINCIPES DU VOL.
	* + 1. Principes du vol ayant trait à la catégorie appropriée d’aéronef ; et
5. RT.
	* + 1. Procédures de communication avec un aéronef et les stations au sol appropriées.
6. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence de FOO doit :
7. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
8. Réussir le test des connaissances requis.
9. EXPÉRIENCE.
10. Le demandeur d'une licence de FOO doit avoir :
	* + 1. Un total de 2 ans de service dans une ou plusieurs combinaisons des capacités spécifiées aux paragraphes 2.8.3.1(d)(1)(i)(A) à (C) de la présente sous-section, à condition que dans toute combinaison d’expérience, la période de service dans toute capacité soit d’au moins 1 an :
				1. Membre d'un équipage de conduite dans les transports aériens ; ou
				2. Météorologue dans une organisation chargée de la régulation des aéronefs se livrant au transport aérien ; ou
				3. ATCO ou superviseur technique de FOO ou de systèmes régulateurs du transport aérien ; ou
			2. Au moins 1 an en tant qu'assistant régulateur du transport aérien ; ou
			3. Suivi avec succès un cours de formation approuvé.
11. Le demandeur doit avoir servi sous la supervision d'un FOO pendant au moins 90 jours ouvrables dans les 6 mois précédant immédiatement la demande.
12. COMPÉTENCES. Le demandeur doit, en réussissant un test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FOO, avoir fait la preuve de son aptitude à :
13. Effectuer une analyse météorologique précise et acceptable au plan opérationnel à partir d'une série de cartes et de rapports météorologiques quotidiens ; faire un exposé opérationnellement valide sur les conditions météorologiques dominantes dans le voisinage d'une route aérienne spécifique ; prévoir les tendances météorologiques pertinentes pour le transport aérien en faisant particulièrement référence à la destination et aux aéroports de dégagement ;
14. Déterminer la trajectoire de vol optimale pour un segment donné et créer manuellement ou par ordinateur des plans de vol précis ;
15. Fournir une supervision d'exploitation et toute autre assistance à un vol dans des conditions météorologiques défavorables, réelles ou simulées, en fonction de ce qui correspond aux devoirs du titulaire d'une licence de FOO ; et
16. Reconnaître et gérer les menaces et les erreurs.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l'application de la gestion des menaces et des erreurs figure dans le Chapitre 3, Supplément C du Doc 9869 de l'OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne — Formation (PANS-TRG), et dans la Partie II, Chapitre 2 du Doc 9683 de l'OACI, Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

1. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges d’un titulaire de licence de FOO consistent à servir dans la capacité ayant des responsabilités dans chaque domaine pour lequel le demandeur répond aux normes de l’Annexe 6 de l’OACI figurant dans les Parties 8 et 9 du MCAR de la présente réglementation.
2. VALIDITÉ. La licence est valide pendant 5 années. Une licence est invalidée lorsqu'un FOO a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une licence demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude du FOO à en exercer les privilèges ait été rétablie.
3. RENOUVELLEMENT. La licence de FOO peut être renouvelée en soumettant à la Régie la preuve de la réussite d’une vérification des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FOO.
4. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de FOO est arrivée à expiration, le demandeur a passé un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les FOO.

#### Test des compétences pour la licence d'agent technique d'exploitation

1. La liste des opérations comprises dans le test des compétences pour les licences de FOO figure dans les STS de la RAA pour les FOO.

OACI, Annexe 1 : 4.6.1.1, 4.6.1.2, 4.6.1.3.1, 4.6.1.3.2, 4.6.1.4, 4.6.2

14 CFR Partie 65 : Sous-partie C et Appendice A

### Instructeurs pour les agents techniques d'exploitation

#### Impératifs pour la licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification d’instructeur de FOO n'a pas moins de 21 ans.
2. CONNAISSANCES.
3. Le demandeur d'une licence d'instructeur de FOO doit avoir répondu aux impératifs relatifs aux instructeurs figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ; et
4. À tout autre impératif supplémentaire pouvant être spécifié par la Régie.
5. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence d’instructeur de FOO doit détenir au moins une licence de FOO en vigueur et valide et avoir au moins 3 ans d’expérience en tant que FOO.
6. PRIVILÈGES. Les privilèges d'une licence d'instructeur de FOO consistent à donner une instruction aux demandeurs d'une licence de FOO et à leur donner l'aval pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
7. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence d’instructeur de FOO est de 2 ans.
8. RENOUVELLEMENT. Une licence d’instructeur de FOO qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 12 mois précédant la date d’expiration :
9. Il a effectué au moins six exercices dans le cadre d’un cours approuvé pour une licence de FOO ; ou
10. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
11. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d'instructeur de FOO est arrivée à expiration, le demandeur doit avoir suivi un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie.

### Examinateurs désignés pour les agents techniques d'exploitation

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une désignation d’examinateur de FOO n'a pas moins de 23 ans.
2. HABILITATION D’ORDRE GÉNÉRAL. Le demandeur d'une désignation d’examinateur de FOO doit :
3. Prouver un haut niveau de connaissances en aéronautique dans les domaines de la certification FOO ;
4. Détenir une licence FOO depuis au moins 5 ans avant la désignation ;
5. Avoir exercé activement les privilèges de la licence FOO dans le transport commercial aérien au cours des 3 années précédentes ;
6. Avoir de bons antécédents en tant que FOO et que personne engagée dans l'industrie et la communauté, avec une réputation d'honnêteté et de fiabilité ;
7. Avoir suivi de façon satisfaisante le programme d'orientation d'examinateur FOO de la Régie ; et
8. Disposer d'un emplacement pouvant entièrement tester tout ce qui est requis pour la bonne régulation d'un vol commercial conformément aux impératifs de la réglementation. Il peut s'agir du bureau d'exploitation d'une compagnie aérienne commerciale en activité.

#### Connaissances

1. Le demandeur doit avoir réussi, avant la désignation, un test sur ce qui suit :
2. Droit aérien et réglementation pour le personnel FOO ;
3. Connaissance de l’aéronef sur celui qui est utilisé pour le test ;
4. Calcul de performance et procédures de planification de vol ;
5. Performance humaine ;
6. Météorologie ;
7. Navigation ;
8. Communication par radio ; et
9. Changements technologiques récents comprenant les systèmes de commande de vol électriques, la navigation GPS, les impératifs de qualité de navigation requise (RNP), les TCAS, l’ADS-B ainsi que les systèmes avertisseurs de cisaillement de vent modernes.

#### Compétences

1. La Régie observera le demandeur en train d'administrer, de façon satisfaisante, une certification FOO complète et réelle en utilisant le STS approuvé.
2. Le demandeur remplit les formulaires de certification comme le demande la Régie.

#### Maintien des compétences

1. Après la désignation, un examinateur FOO maintient ses compétences en :
2. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
3. En maintenant courante et valide une licence FOO.
4. Pour que sa désignation demeure en cours, l'examinateur FOO doit administrer au moins six tests des compétences durant 12 mois civils quels qu'ils soient.
5. L'examinateur FOO est observé par la Régie lors de l'administration de tests de compétences au moins une fois tous les 12 mois civils.

#### Privilèges

1. L'examinateur FOO peut administrer un test des compétences pour la licence de FOO conformément aux normes STS approuvées.
2. L'examinateur peut administrer ou surveiller toute partie d'un test des connaissances sur ordinateur.

#### Validité

1. La licence d’examinateur FOO est valide pour 3 années.

#### Renouvellement

1. La désignation d'examinateur FOO peut être renouvelée par la Régie si :
2. La désignation demeure nécessaire ; et
3. L'examinateur a fait son travail de façon satisfaisante.

## Opérateur de station aéronautique et personnel météorologique

N. B. : Cette licence n'est pas destinée au personnel du service d'information de vol d'aérodrome (AFIS). Le matériel servant de guide pour les qualifications que le personnel doit posséder se trouve dans la Circulaire 211 de l'OACI, Service d'information de vol d’aérodrome (AFIS).

### Applicabilité

1. La présente sous-partie donne les impératifs pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence d’ASO.

### Généralités

1. Avant de se voir délivrer une licence, un demandeur de licence d’ASO doit répondre aux impératifs d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence.
2. Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, un demandeur doit répondre aux impératifs spécifiés pour cette licence.

OACI, Annexe 1 : 4.1.1 ; 4.7.1.1

### Licence d'opérateur de station aéronautique

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence d’ASO n'a pas moins de 18 ans.
2. CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’ASO obtient et enregistre une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, correspondant aux privilèges d'un ASO :
3. CONNAISSANCES D'ORDRE GÉNÉRAL. ATS fournis dans [ÉTAT] ;
4. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES. Procédures RT ; phraséologie ; réseau de télécommunication ;
5. RÈGLES ET RÉGLEMENTATIONS. Règles et réglementations pertinentes pour l'ASO ; et
6. ÉQUIPEMENT DE TÉLÉCOMMUNICATION. Principes, utilisation et limitations de l'équipement de télécommunication utilisé dans une station aéronautique.
7. TEST DES CONNAISSANCES. Le demandeur d'une licence d’ASO doit :
8. Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'aval d'un instructeur homologué, qui :
	* + 1. A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
			2. Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
9. Réussir le test des connaissances requis.
10. EXPÉRIENCE. Le demandeur d'une licence d’ASO doit :
11. Avoir passé de façon satisfaisante un cours de formation approuvé dans les 12 mois précédant immédiatement la demande et avoir servi de façon satisfaisante sous un ASO qualifié pendant au moins 2 mois ; ou
12. Avoir servi de façon satisfaisante sous un ASO qualifié pendant au moins 6 des 12 mois précédant immédiatement la demande.
13. COMPÉTENCES. Le demandeur d'une licence d'ASO doit faire ou avoir fait la preuve de sa compétence dans ce qui suit :
14. Exploiter l'équipement de télécommunication utilisé ; et
15. Transmettre et recevoir efficacement et avec précision des messages RT.
16. PRIVILÈGES. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, les privilèges du titulaire d'une licence d'ASO consistent à faire fonction d'opérateur de station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le titulaire doit bien connaître toutes les informations pertinentes et à jour concernant le type d'équipement et les procédures d'utilisation utilisés dans cette station aéronautique.
17. VALIDITÉ. La licence est valide pendant 5 années. Une licence est invalidée lorsqu'un ASO a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une licence demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude de l’ASO à en exercer les privilèges ait été rétablie.
18. RENOUVELLEMENT. Une licence d’ASO qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 années civiles supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 6 mois précédant la date d’expiration :
19. Il s'est activement livré aux activités d'ASO ; ou
20. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
21. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d'ASO est arrivée à expiration, le demandeur doit avoir suivi un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 1 : 4.7.1.2 ; 4.7.1.3 ; 4.7.1.4 ; 4.7.1.5, 4.7.2

14 CFR Partie 65 : Sous-partie B

### Personnel de météorologie aéronautique

Les impératifs de qualifications, de compétences, d'éducation et de formation de tout le personnel de météorologie aéronautique relèvent de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) conformément au Doc 7475 de l’OACI, *Arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation météorologique mondiale*. Ces impératifs figurent au Règlement technique (OMM-N°49), Volume I, *Pratiques météorologiques générales normalisées et recommandées*, Partie V, Qualifications et compétences du personnel participant à la prestation de services météorologiques (temps et climat) et hydrologiques ; Partie VI, Formation du personnel météorologique ; et Appendice A, Programmes d’enseignement de base.

OACI, Annexe 1 : 4.8

14 CFR 121.119

## Licences, instructeurs et examinateurs désignés d'arrimeurs de parachutes

N. B. : L'Annexe 1 de l'OACI n'aborde pas les licences de PR. La réglementation figurant dans la présente sous-partie est basée sur 14 CFR Partie 65 et est présentée pour information pour les États pouvant être intéressés par l'élaboration de licences de PR.

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs requis pour la délivrance d'une licence et des qualifications de PR et les conditions dans lesquelles elles sont nécessaires.

14 CFR 65.111

#### Impératifs d'habilitation : Généralités

1. Pour être habilité à obtenir une licence de PR, une personne doit :
2. Être âgé d'au moins 18 ans ;
3. Pouvoir lire, parler, écrire et comprendre la langue de [ÉTAT] et l'anglais si la Régie le requiert ; et
4. Se conformer aux sections de la présente sous-partie qui s'appliquent à la licence et à la qualification de type qu'elle recherche.

14 CFR 65.113

#### Licence requise

1. Une personne ne peut plier, entretenir ou modifier tout parachute destiné aux personnel en cas d'urgence concernant un aéronef civil de [ÉTAT], sauf si elle détient une licence appropriée en en vigueur et la qualification de type délivrées aux termes de la présente sous-partie et s'y conformant.
2. Sauf tel qu'autorisé au paragraphe 2.10.1.3(c) de la présente sous-section, une personne n'est autorisée à plier, entretenir ou modifier tout parachute principal d'un parachute double destiné à servir pour un saut intentionnel d'un aéronef civil de [ÉTAT], sauf si elle possède une licence en vigueur délivrée aux termes de la présente sous-partie.
3. Une personne ne détenant pas une licence peut plier le parachute principal d'un parachute double qu'elle a l'intention d'utiliser pour un saut intentionnel.
4. Chaque personne détenant une licence de PR la présente pour inspection sur demande de la Régie ou d'un représentant autorisé du DAC ou de tout agent des forces de l'ordre fédérales, d'État ou locales.
5. Les licences de PR suivantes sont délivrées aux termes de la présente partie :
6. PR principal
7. Maître PR
8. Les sous-sections 2.10.1.9 à 2.10.1.12 de la présente partie ne s'appliquent pas aux parachutes pliés, maintenus ou modifiés devant être utilisés par les forces armées.

14 CFR 65.111 ; 65.113 ; 65.115

#### Licence d'arrimeur de parachutes principal ─ Impératifs d'expérience, de connaissances et de compétences

1. Le demandeur d'une licence de PR principal doit :
2. Présenter à la Régie une preuve satisfaisante du fait qu'il a plié au moins 20 parachutes de chaque type pour lequel il cherche à obtenir une qualification, conformément aux instructions du fabricant et sous la supervision d'un PR breveté détenant une qualification pour ce type, ou d'une personne détenant une qualification militaire appropriée ;
3. Réussir un test des connaissances sur un parachute s’appliquant à au moins un type approprié à la qualification de type recherchée, sur ce qui suit :
	* + 1. Leur construction, pliage et maintien ;
			2. Instructions du fabricant ; et
			3. La réglementation de la présente sous-partie ; et
4. Réussir un test des compétences démontrant son aptitude à plier et entretenir au moins un type de parachute approprié à la qualification de type recherchée.
5. Les impératifs pour le test des compétences figurent dans les STS de la RAA pour les arrimeurs de parachutes.

14 CFR 65.115

#### Licence de maître arrimeur de parachutes ─ Impératifs d'expérience, de connaissances et de compétences

1. Le demandeur d'une licence de maître PR doit répondre aux impératifs suivants :
2. Présenter à la Régie la preuve satisfaisante d’au moins 3 ans d’expérience en tant que PR ayant plié de façon satisfaisante au moins 100 parachutes de chacun de deux types appropriés aux qualifications de type détenues, conformément aux instructions du fabricant :
	* + 1. Pendant qu'il était PR principal breveté et ayant la qualification appropriée ; ou
			2. Pendant qu'il était sous la supervision d'un PR breveté et ayant la qualification appropriée ou d'une personne détenant les qualifications militaires appropriées ;
			3. Un demandeur peut combiner l'expérience spécifiée aux paragraphes 2.10.1.5(a)(1)(i) et (ii) de la présente sous-section pour répondre aux impératifs de la présente sous-section ;
3. Si le demandeur n’est pas titulaire de PR principal, il doit réussir un test des connaissances concernant les parachutes appropriés à la qualification de type recherchée, sur ce qui suit :
	* + 1. Leur construction, pliage et maintien ;
			2. Instructions du fabricant ; et
			3. La réglementation de la présente sous-partie.
4. Réussir un test des compétences démontrant son aptitude à plier et entretenir au moins deux types de parachute appropriés aux qualifications de type recherchées.
5. Les impératifs pour le test des compétences figurent dans les STS de la RAA pour les arrimeurs de parachutes.

14 CFR 65.119

#### Qualification de type

1. Les qualifications de type suivantes sont délivrées aux termes de la présente sous-partie :
2. Siège
3. Dos
4. Poitrine
5. Abdominale
6. Les impératifs des tests des compétences pour une qualification de type figurent dans les STS de la RAA pour les PR.
7. Le titulaire d'une licence de PR principal qui est qualifié pour l'obtention d'une licence de maître PR a le droit d'avoir les qualifications mentionnées sur la licence de PR principal transférées sur celle de maître PR.

14 CFR 65.121

#### Qualifications de types supplémentaires Impératifs

1. Un PR breveté qui soumet une demande pour une qualification de type supplémentaire doit :
2. Présenter à la Régie une preuve satisfaisante du fait qu'il a plié au moins 20 parachutes de chaque type pour lequel il cherche à obtenir la qualification, conformément aux instructions du fabricant et sous la supervision d'un arrimeur de parachutes breveté détenant une qualification pour ce type, ou d'une personne détenant une qualification militaire appropriée ; et
3. Réussir un test des compétences à la satisfaction de la Régie, montrant son aptitude à plier et entretenir le type de parachute pour lequel il cherche à obtenir une qualification.

14 CFR 65.123

#### Privilèges

1. Un titulaire de licence de PR principal peut :
2. Plier ou entretenir (sauf pour les réparations majeures) tout type de parachute pour lequel il est qualifié ; et
3. Superviser d'autres personnes lors du pliage de tout type de parachute pour lequel ledit titulaire de licence de PR principal est qualifié.
4. Un titulaire de licence de maître PR peut :
5. Plier, entretenir ou modifier tout type de parachute pour lequel il est qualifié ; et
6. Superviser d'autres personnes lors du pliage, de la maintenance ou de la modification de tout type de parachute pour lequel ledit titulaire de licence de maître PR est qualifié.
7. Un PR breveté n'est pas requis de se conformer aux paragraphes 2.10.1.9 à 2.10.1.12 de la présente partie (ayant trait aux installations, à l'équipement, aux normes de performance, aux dossiers, à l'expérience récente et aux scellés) pour le pliage, l'entretien ou la modification (s'il y est autorisé) du parachute principal d'un double parachute devant être utilisé pour un saut intentionnel.

14 CFR 65.125

#### Installations et équipement

1. Aucun PR breveté n'exerce les privilèges de sa licence s'il ne dispose pas au moins des installations et de l'équipement suivants :
2. Une table à plateau lisse faisant au moins 1 m de large et 10 m de long ;
3. Un bâtiment convenable, qui est chauffé, éclairé et ventilé de façon adéquate pour sécher et aérer les parachutes ;
4. Suffisamment d'outils de pliage et autre équipement destiné à plier à entretenir les types de parachutes concernés ; et
5. Des installations adéquates d'abri pour effectuer les tâches qui s'appliquent et pour protéger les outils et l'équipement.

14 CFR 65.127

#### Normes de performance et impératifs de maintien des compétences

1. Un PR breveté ne peut :
2. Plier, entretenir ou modifier quelque parachute que ce soit, sauf s'il est qualifié pour ce type ;
3. Plier un parachute dangereux à utiliser en cas d'urgence ;
4. Plier un parachute qui n'a pas été complètement séché et aéré ;
5. Modifier un parachute de quelque façon que ce soit qui n'a pas été spécifiquement autorisée par la Régie ou le fabricant ;
6. Plier, entretenir ou modifier un parachute de quelque façon que ce soit qui s'écarte des procédures approuvées par la Régie ou le fabricant ; ou
7. Exercer les privilèges de la licence et de la qualification de type s’il ne comprend pas les instructions actuelles du fabricant pour l’opération concernée et a :
	* + 1. Effectué les tâches prévues aux termes de la licence pendant au moins 90 jours des 12 mois précédents ; ou
			2. Démontré à la Régie son aptitude à effectuer ces tâches.

14 CFR 65.129

#### Fiches

1. Chaque PR breveté tient à jour une fiche du pliage, de l'entretien et de la modification de parachutes effectués ou de la supervision de ces activités.
2. Chaque PR breveté qui plie un parachute indique sur la fiche de pliage de celui-ci et qui y est fixée, la date et le lieu du pliage, une note de tout défaut découvert pendant toute inspection et signe cette fiche en y apposant son nom et le numéro de sa licence.
3. La fiche requise par le paragraphe 2.10.1.11(a) de la présente sous-section contient, en ce qui concerne chaque parachute ayant fait l’objet d’un travail, une note sur :
4. Type et marque ;
5. Numéro de série ;
6. Nom et adresse de son propriétaire ou utilisateur ;
7. Type et étendue du travail effectué ;
8. Date et endroit auxquels le travail a été effectué ; et
9. Résultats de tout essai de largage dont il a fait l'objet.
10. Chaque personne établissant une fiche aux termes du paragraphe 2.10.1.11(a) de la présente sous-section la conserve pendant au moins 2 ans après son établissement.

14 CFR 65.131

#### Scellés

1. Chaque PR breveté a des scellés avec marque d'identification prescrite par la Régie et une pince à sceller.
2. Après avoir plié un parachute, le PR appose sur le sac un scellé, conformément à la recommandation du fabricant pour ce type de parachute.

14 CFR 65.133

#### Durée de la licence d'arrimeur de parachutes

1. VALIDITÉ. La licence est valide pendant 5 années. Une licence est invalidée lorsqu'un PR a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une licence demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude du PR à en exercer les privilèges ait été rétablie.
2. RENOUVELLEMENT. Une licence de PR qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 années civiles supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 6 mois précédant la date d’expiration :
3. Il s'est activement livré aux activités du PR ; ou
4. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
5. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence de PR est arrivée à expiration, le demandeur aura suivi un stage de perfectionnement acceptable pour la Régie et réussit le test des compétences dans les domaines d’exploitation figurant dans les STS de la RAA pour les arrimeurs de parachutes, selon ce qui s’applique à la licence et aux qualifications à renouveler.

#### Affichage de la licence

1. Chaque titulaire d'une licence de PR la garde dans les environs immédiats de l'endroit où il en exerce normalement les privilèges et la présente pour inspection sur demande de la Régie ou d'un représentant autorisé du DAC ou de tout agent des forces de l'ordre fédérales, de l'État ou locales.

14 CFR 65.111

### Instructeur d'arrimeur de parachutes ─ Impératifs

#### Impératifs pour une licence d'instructeur d'arrimeur de parachutes

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence et d'une qualification d’instructeur de PR n'a pas moins de 21 ans.
2. CONNAISSANCES.
3. Le demandeur d'une licence d'instructeur de PR doit avoir répondu aux impératifs relatifs aux instructeurs figurant au paragraphe 2.2.6 de la présente partie ; et
4. À tout autre impératif supplémentaire pouvant être spécifié par la Régie.
5. EXPÉRIENCE. Le demandeur d’une licence et d’une qualification d’instructeur de PR doit détenir au moins une licence de PR et les qualifications en vigueur et valides pour lesquelles la licence d’instructeur est recherchée et avoir au moins 3 ans d’expérience en tant que PR.
6. PRIVILÈGES. Les privilèges d'une licence et d’une qualification d'instructeur de PR consistent à donner une instruction aux demandeurs d'une licence de PR et à leur donner l'aval pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
7. VALIDITÉ. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la période de validité de la licence d’instructeur de PR est de 2 ans.
8. RENOUVELLEMENT. Une licence d’instructeur de PR qui n’est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à la Régie que dans les 12 mois précédant la date d’expiration :
9. Il a effectué au moins six exercices dans le cadre d’un cours approuvé pour une licence de PR ; ou
10. Il a suivi un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
11. NOUVELLE DÉLIVRANCE. Si la licence d'instructeur de PR est arrivée à expiration, le demandeur doit suivre un cours de perfectionnement acceptable pour la Régie.

### Examinateur désigné d'arrimeur de parachutes ─ Impératifs

#### Impératifs d'ordre général

1. ÂGE. Le demandeur d'une licence de DPRE n'a pas moins de 23 ans.
2. HABILITATION D’ORDRE GÉNÉRAL. Le demandeur d'une licence de DPRE :
3. Prouve un haut niveau de connaissance en aéronautique dans les domaines de la certification DPRE ;
4. Détient une licence DPR depuis au moins 5 ans avant la désignation ;
5. A exercé activement les privilèges de la licence DPR au cours des 3 années précédentes ;
6. A de bons antécédents en tant que DPR et que personne engagée dans l'industrie et la communauté, avec une réputation d'honnêteté et de fiabilité ;
7. A suivi de façon satisfaisante le programme d'orientation DPRE de la Régie ;
8. A une base d'opération fixe, équipée de façon adéquate pour tous les domaines pratiques pour une remise en service ;
9. A, à la base d’opération fixe, un équipement adéquat pour tester les tâches de chaque domaine d’opération figurant au STS ; et
10. Dispose des outils, de l'équipement, des publications récentes et des matériels requis pour mener à bien un projet tel que recommandé par le fabricant des parachutes ou les normes de l'industrie.

#### Connaissances

1. Avant la désignation, le demandeur d’une licence DPRE doit avoir réussi un test sur ce qui suit :
2. Droit aérien et réglementation pour le personnel DPR ;
3. Pliage et entretien d’une grande variété de parachutes ;
4. Modification de parachutes conformément aux normes des fabricants et de l’industrie ;
5. Utilisation correcte des scellés aux fins d’identification ; et
6. Impératifs de tenue à jour correcte des dossiers.

#### Compétences

1. La Régie observera le demandeur en train d'administrer, de façon satisfaisante, une certification de PR principal ou de maître PR complète et réelle en utilisant le STS approuvé.
2. Le demandeur remplit les formulaires de certification comme le demande la Régie.

#### Maintien des compétences

1. Après la désignation, un DPRE maintient ses compétences en :
2. Prenant part à une formation initiale et récurrente assurée par la Régie ; et
3. Maintenant en vigueur et valides une licence de PR et les qualifications qui s'appliquent.
4. Pour que sa désignation demeure en cours, le DPRE doit administrer au moins 6 tests des compétences durant 12 mois civils quels qu'ils soient.
5. Le DPRE est observé par la Régie lors de l’administration de tests de compétences au moins une fois tous les 12 mois civils.

#### Privilèges

1. Le DPRE peut administrer un test des compétences pour la licence d’arrimeur de parachutes principal et de maître arrimeur de parachutes conformément aux normes STS approuvées.
2. Le DPRE peut administrer ou surveiller toute partie d'un test des connaissances sur ordinateur.

#### Validité

1. La désignation de DPRE est valide pour 3 ans.

#### Renouvellement

1. La désignation de DPRE peut être renouvelée par la Régie si :
2. La désignation demeure nécessaire ;
3. Le DPRE a fait son travail de façon satisfaisante ; et
4. Le DPRE a participé à un séminaire de DPRE organisé par la Régie dans les 12 mois précédents.

FAA, Ordre 8610.12, Chapitre 3:5

## Dispositions médicales pour la délivrance de licences

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs et procédures de délivrance, renouvellement et nouvelle délivrance des certificats médicaux de Classe 1, 2 et 3.
2. Le processus d’évaluation médicale des détenteurs de licence incorpore les principes de base de la gestion de la sécurité dans les éléments suivants :
3. Une analyse de routine des mises hors d'état en vol et les constatations médicales faites durant les évaluations en vue d'identifier les domaines comprenant des risques médicaux accrus ; et
4. Une réévaluation continue du processus d'évaluation médicale pour se concentrer sur l'identification des domaines où les risques médicaux sont accrus.

Note 1 : Les impératifs relatifs aux principes de gestion de la sécurité devraient normalement figurer dans les ordres internes de la Régie plutôt que dans la réglementation.

Note 2 : Un cadre de mise en œuvre et de maintien d’un SSP figure dans le Supplément A de l’Annexe 19 de l’OACI. Des directives sur les SSP et les principes de gestion de la sécurité figurent au Doc 9859 de l’OACI, Manuel de gestion de la sécurité (SMM), et au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. La Régie fera la promotion d'une santé aéronautique appropriée chez les détenteurs de licence soumis à évaluation médicale, afin de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols.

Note 3 : Le paragraphe 2.11.1.1(b) de la présente partie indique comment déterminer des sujets appropriés pour des activités de promotion de la santé.

Note 4 : Le matériel servant de guide à cet effet figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 5 : Des directives sur la relation entre la Régie et la mise en œuvre des évaluations médicales des détenteurs de licence figurent au Doc 9379 de l’OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.2, 1.2.4.3

#### Aptitude physique et mentale

1. Les demandeurs d'une licence de membre d'équipage de conduite, d’ATCO, ou, à compter du 3 novembre 2022, de membre d’équipage de conduite à distance, détiennent un certificat médical délivré conformément à la présente partie.
2. Jusqu’au 2 novembre 2022, sauf disposition contraire dans la présente partie, les membres de l'équipage de conduite et les ATCO n'exercent pas les privilèges de leur licence sans certificat médical valide et approprié en fonction de ladite licence.
3. À compter du 3 novembre 2022, sauf disposition contraire dans la présente partie, les membres de l'équipage de conduite, les membres de l’équipage de conduite à distance et les ATCO n'exercent pas les privilèges de leur licence sans certificat médical valide et approprié en fonction de ladite licence.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.1 ; 1.2.4.5 ; 1.2.4.6

14 CFR 61.3(c) ; 65.31(c) ; 63.31(c) ; 63.51(c)

JAR-FCL 1/2/3/4.035

#### Médecin examinateur d’aviation

1. Sous réserve de la conformité aux impératifs spécifiés dans la présente partie, la Régie peut désigner des médecins qualifiés et habilités à exercer la médecine, pour les autoriser en tant qu'AME et examiner les aptitudes physiques et mentales des demandeurs pour la délivrance, le renouvellement ou la nouvelle délivrance de licences ou de qualifications spécifiées dans la présente partie. Les AME peuvent être désignés hors de [ÉTAT].
2. Les AME ont obtenu ou doivent obtenir une formation initiale et récurrente en médecine aéronautique. La formation initiale comprend ce qui suit :
3. Formation de base en médecine aéronautique pour les examens médicaux des Classes 2 et 3 sur les sujets prévus à la NMO 2.11.1.3(a) ; et
4. Formation poussée en médecine aéronautique pour les examens médicaux de Classe 1 sur les sujets prévus à la NMO 2.11.1.3(b).
5. Les AME acquièrent des connaissances et une expérience sur les conditions dans lesquelles les détenteurs de licences et de qualifications effectuent leurs tâches.

N. B. : Les exemples de connaissances et d'expérience pratique sont l'expérience en vol, l'expérience en simulateur, l'observation sur place ou toute autre expérience pratique que la Régie estime répondre à cet impératif.

1. Les AME doivent soumettre à la Régie des informations suffisantes pour lui permettre d'effectuer des vérifications des certificats médicaux.

N. B. : Ces vérifications ont pour but de s'assurer que les examinateurs médicaux se conforment aux normes applicables de bonne pratique médicale et d'évaluation des risques aéromédicaux. Le matériel servant de guide pour l’évaluation des risques aéromédicaux figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. L'autorisation d'un AME est valide pour 3 ans. L'AME doit avoir effectué au moins 10 examens pour un certificat médical par an. Le renouvellement de la désignation AME sera à la discrétion de la Régie.
2. Après avoir terminé l'examen médical d'un demandeur conformément au paragraphe 2.11 de la présente partie, l'AME doit soumettre à la Régie un rapport signé donnant le détail des résultats de l'examen.
3. Si l'examen médical est effectué par un groupe constitué d'AME, le chef du groupe sera nommé par la Régie et aura pour responsabilité de coordonner les résultats de l'examen et de signer le rapport.

N. B. : Si le rapport médical est soumis sous forme électronique à la Régie, l'identification de l'examinateur doit être dûment établie.

1. La Régie se réserve le droit de reconsidérer toute action d'un AME.
2. L'AME s'engage à toujours respecter la confidentialité des examens médicaux.
3. L'AME s'engage à conserver en toute sécurité tous les rapports et dossiers médicaux, dont l'accès est limité au personnel autorisé.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.4 ; 1.2.4.4.1 ; 1.2.4.6 ; 1.2.4.6.1 ; 1.2.4.6.2 ; 1.2.4.8 ; 1.2.4.8.1 ; 1.2.4.8.2

14 CFR 183.11 ; 183.17 ; 183.21 ; 67.405 ; 67.407

JAR-FCL 3.090 ; 3.105

#### Examens médicaux d'aviation

1. Les demandeurs de licences ou de qualifications requérant une aptitude physique et mentale doivent signer et remettre à l'examinateur médical une déclaration stipulant s'ils se sont déjà soumis à un tel examen et, si oui, la date, le lieu et les résultats du dernier examen.
2. Le demandeur doit indiquer à l'examinateur médical si un certificat médical précédent a fait l'objet d'un refus, d'une révocation ou d'une suspension et, si c'est le cas, pour quelles raisons.
3. Chaque demandeur d'un certificat médical doit fournir à l'examinateur médical une attestation personnelle portant sur les faits médicaux relatifs à ses antécédents personnels, familiaux ou héréditaires.
4. Chaque demandeur d’un certificat médical doit produire une preuve d’identité conformément aux spécifications du paragraphe 2.2.5.5(c) de la présente partie.
5. Toute fausse déclaration faite à un examinateur médical par un demandeur de licence ou de qualification est signalée à la Régie pour qu'elle prenne toute mesure jugée appropriée.
6. Le demandeur remplit le formulaire approprié conformément aux prescriptions de la Régie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.7 ; 1.2.4.7.1 ; 6.1.2

14 CFR 67.403 ; 67.413 ; 61.59

JAR-FCL 3.100 ; 3.120

#### Circonstances spéciales

1. Si les impératifs médicaux prescrits dans la présente partie pour une licence particulière ne sont pas respectés, le certificat médical approprié ne sera pas délivré, renouvelé ou délivré à nouveau, sauf si les conditions suivantes sont remplies :
2. Une conclusion médicale certifiée indique que dans des circonstances spéciales le fait que le candidat ne réponde pas à un impératif quelconque, numérique ou autre, est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée ne mettra probablement pas en danger la sécurité du vol ;
3. Les conditions opérationnelles, l'aptitude, les compétences et l'expérience pertinentes du demandeur ont été prises en considération ; et
4. La licence est endossée par la Régie avec les limitations spéciales éventuelles lorsque les tâches à accomplir en toute sécurité par le titulaire de la licence dépendent de la conformité auxdites limitations.
5. L'AME rend compte à la Régie de tout cas individuel où, à son avis, le fait qu'un demandeur n'ait pas répondu à quelque impératif que ce soit, numérique ou autre, est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée ne mettra probablement pas en danger la sécurité du vol.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.10, 6.1.3

14 CFR 67.401

JAR-FCL 1/2/3/4.045

#### Baisse de l'aptitude physique et mentale

1. Les détenteurs de licences prévues dans la présente partie n'en exercent pas les privilèges et ceux des qualifications qui s'y rattachent chaque fois qu'ils s'aperçoivent que toute baisse de leur aptitude physique et mentale est susceptible d'entraver leur exercice de ces privilèges en toute sécurité et de la façon correcte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour les conditions physiques et mentales et les traitements pertinents pour la sécurité du vol et dont les informations qui s'y rattachent peuvent devoir être transmises à la Régie figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

OACI, Annexe 1 : 1.2.6.1

14 CFR 61.53

JAR-FCL 3.040

#### Usage de substances psychoactives

1. Les détenteurs de licences prévues dans la présente partie n'en exercent pas les privilèges et ceux des qualifications qui s'y rattachent lorsqu'ils sont sous l'influence de toute substance psychoactive qui peut les rendre incapables d'exercer ces privilèges en toute sécurité et de la façon correcte.
2. Les détenteurs de licences prévues par la présente partie ne se livrent pas à tout usage de substances posant des problèmes.

N. B. : Le matériel servant de guide pour les méthodes convenables d'identification (pouvant comprendre des analyses biomédicales avant l'emploi, sur suspicion raisonnable, après des accidents/incidents, à certains intervalles et de façon aléatoire) et d'autres sujets relatifs à la prévention figure dans le Doc 9654 de l'OACI, Manuel sur la prévention de l’usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation.

OACI, Annexe 1 : 1.2.7.1 ; 1.2.7.2 ; 1.2.7

OACI, Annexe 2 : 2.5

14 CFR 91.17

JAR-FCL 3.115

#### Certificat médical

1. CERTIFICAT MÉDICAL.
2. Le certificat médical :
	* + 1. Est délivré sous la forme et de la façon prescrites par la Régie ; et
			2. Est à tout moment en possession du titulaire de la licence lors de l’exercice des privilèges de la licence.
3. Les éléments qui doivent figurer sur le certificat médical sont prescrits par la NMO 2.11.1.8.
4. DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS MÉDICAUX.
5. Un certificat médical sera délivré à tout demandeur répondant aux impératifs médicaux prescrits dans la présente sous-partie, sur la base d'un examen médical et de l'évaluation des antécédents et de l'état du demandeur.
	* + 1. La délivrance d'un certificat médical de Classe 1 peut être spécifiquement déléguée à un AME.
			2. La délivrance de certificats médicaux des Classes 2 et 3 peut être déléguée à tout AME homologué.
6. Chaque demandeur de certificat médical doit passer un examen médical basé sur les impératifs physiques et mentaux figurant dans la présente sous-partie.
7. Tout demandeur ne répondant pas aux impératifs médicaux de la présente sous-partie peut demander la délivrance à discrétion d’un certificat aux termes du paragraphe 2.11.1.5 de la présente partie.
8. VALIDITÉ.
9. La période de validité du certificat médical est la suivante :
	* + 1. 12 mois pour le certificat médical de Classe 1 pour les CPL, MPL et ATPL ;
			2. 12 mois pour le certificat médical de Classe 2 pour les licences FE et FN ;
			3. 60 mois pour le certificat médical de Classe 2 pour les PPL ;
			4. 48 mois pour le certificat médical de Classe 3 pour la licence ATCO ; et
			5. À compter du 3 novembre 2022, 48 mois pour une RPL — avion, dirigeable, planeur, giravion, aéronef à sustentation motorisée ou ballon libre.
10. Les exceptions relatives à la période de validité du certificat médical sont les suivantes :
	* + 1. Lorsque les détenteurs ont dépassé leur 40e anniversaire :
				1. Jusqu’au 2 novembre 2022, l’intervalle de 60 mois spécifié pour la licence PPL et l’intervalle de 48 mois spécifié pour celle d’ATCO sont réduits à 24 mois ;
				2. L'intervalle de 12 mois spécifié pour les détenteurs de CPL et ATPL assurant le transport de passagers dans le cadre d’opérations de transport aérien commercial à un seul pilote est réduit à 6 mois ; et
				3. À compter du 3 novembre 2022, l’intervalle de 60 mois spécifié pour la licence PPL et l’intervalle de 48 mois spécifié pour la RPL et la licence d’ATCO sont réduits à 24 mois.
			2. Lorsque les détenteurs ont dépassé leur 50e anniversaire :
				1. Jusqu’au 2 novembre 2022, l’intervalle de 24 mois spécifié pour les licences PPL et ATCO est réduit à 12 mois ;
				2. À compter du 3 novembre 2022, l’intervalle de 24 mois spécifié pour les licences PPL, RPL et ATCO est réduit à 12 mois.
			3. Lorsque les détenteurs ont dépassé leur 60e anniversaire :
				1. L’intervalle de 12 mois spécifié pour les titulaires de CPL, MPL et ATPL assurant des opérations de transport aérien commercial est réduit à 6 mois.
11. Pour la délivrance initiale du certificat médical, la période de validité débute à la date à laquelle l'examen médical est effectué. Pour le dernier mois compté, la période de validité comprend le jour ayant le même quantième que la date de l'examen médical ou, si ce mois n'a pas un tel jour, le dernier jour de ce mois.
12. La période de validité d'un certificat médical peut être prorogée jusqu’à 45 jours à la discrétion de la Régie.

N. B. : Il est conseillé que le quantième de la date d'expiration demeure constant une année après l'autre en permettant à la date d'expiration du certificat médical en cours d'être celle du début de la nouvelle période de validité, à condition que l'examen médical ait lieu lors de la période de validité du certificat médical en cours, mais pas plus de 45 jours avant son expiration.

1. La période de validité d'un certificat médical peut être réduite pour des raisons cliniques.
2. RENOUVELLEMENT OU NOUVELLE DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT MÉDICAL.
3. Les impératifs à satisfaire pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'un certificat médical sont les mêmes que ceux du certificat initial, sauf autre indication spécifique.
4. Le renouvellement de certificats médicaux de Classe 1, 2 et 3 peut être délégué à l’AME.
5. La nouvelle délivrance du certificat médical de Classe 1 pourra être faite soit par la Régie, soit par un AME spécifiquement délégué.
6. La nouvelle délivrance de certificats médicaux de Classe 2 et 3 peut être déléguée à un AME homologué.
7. LIMITATION OU REFUS.
8. La Régie peut, pour des raisons médicales justifiées et notifiées au demandeur, limiter ou refuser un certificat médical.
9. SUSPENSION OU RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT MÉDICAL.
10. La Régie peut, conformément au paragraphe 2.2.9 de la présente partie, suspendre ou révoquer un certificat médical délivré, s'il est établi qu'un demandeur ou un titulaire de certificat n'a pas répondu ou ne répond plus aux impératifs de la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.4.2 ; 1.2.5.2 ; 1.2.5.2.1 ; 1.2.5.2.2 ; 1.2.5.2.3 ; 1.2.5.2.4 ; 1.2.5.2.5R ; 1.2.6.1.2 ; 1.2.7.1 ; 6.1.4

14 CFR 61.23 ; 67.3 ; 67.405 ; 67.407 ; 67.409

JAR-FCL 3.100 ; 3.105

#### Évaluateur médical

1. L'évaluateur médical de la CAA évaluera périodiquement la compétence de chaque AME.
2. La Régie fait appel aux services de médecins possédant une expérience dans la pratique de la médecine de l'aviation lorsqu'il s'avère nécessaire d'évaluer des rapports qui lui sont soumis par des examinateurs médicaux.

### Impératifs médicaux

#### Généralités

1. Le demandeur d'un certificat médical délivré conformément à la présente partie se soumet à un examen médical basé sur les impératifs suivants :
2. Aptitudes physiques et mentales
3. Perception visuelle et des couleurs ; et
4. Ouïe.

OACI, Annexe 1 : 6.2.1

14 CFR 67 : Sous-parties B, C et D

#### Impératifs physiques et mentaux

1. Il est requis que le demandeur de quelque classe de certificat médical que ce soit soit libre de ce qui suit :
2. Toute anomalie, congénitale ou acquise ; ou
3. Tout handicap actif, latent, aigu ou chronique ; ou
4. Toute blessure, lésion ou séquelle d'une opération ; ou
5. Tout effet ou effet secondaire de tout produit thérapeutique pris sous ordonnance ou non, qui induirait un certain niveau d'incapacité fonctionnelle pouvant probablement nuire à l'exploitation sans danger d'un aéronef ou à l'exécution en toute sécurité des tâches à accomplir.
6. Un demandeur souffrant de dépression et traité avec des antidépresseurs est évalué comme inapte, sauf si l'évaluateur médical, ayant accès aux détails de l'affaire concernée, considère que l'état du demandeur n'entravera probablement pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.

Note 1 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs traités avec des antidépresseurs figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Les troubles mentaux et du comportement sont définis conformément aux descriptions cliniques et principes directeurs de diagnostic de l'Organisation mondiale de la santé tels qu'ils figurent dans la Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes, 10e édition — Classification des troubles mentaux et du comportement, OMS, 1992. Ce document contient des descriptions détaillées des impératifs de diagnostic qu'il peut être utile d'appliquer aux évaluations médicales.

OACI, Annexe 1 : 6.2.2 ; 6.3.2.1 ; 6.3.2.2 ; 6.3.2.2.1R ; 6.4.2.2.1R ; 6.5.2.2.1R

14 CFR 67.107 ; 67.207 ; 67.307

14 CFR 67 : Sous-parties B, C et D

JAR-FCL 3 : 3.205 ; sous-partie B

#### Test d'acuité visuelle ─ Impératifs

1. Les tests d'acuité visuelle sont administrés dans un environnement dont le niveau d'éclairage correspond à celui d'un bureau ordinaire (entre 30 et 60 cd/m2).
2. L'acuité visuelle est mesurée au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, placés à une distance appropriée du candidat pour la méthode adoptée pour le test.

OACI, Annexe 1 : 6.2.3.1 ; 6.2.3.2R

14 CFR 67.103 ; 67.203 ; 67.303

JAR-FCL 3 : 3.215 ; 3.220

#### Chromatoscopie ─ Impératifs

1. Le demandeur doit faire la preuve de son aptitude à percevoir les couleurs qu'il doit pouvoir voir pour effectuer ses tâches en toute sécurité.
2. L'aptitude du demandeur à identifier correctement une série de planches pseudo-isochromatiques doit être testée à la lumière solaire ou artificielle à la même température de la couleur que celle qui est prévue pour les illuminants normalisés C ou D65, comme spécifié par la CIE.
3. Un demandeur dont le résultat est satisfaisant selon ce qui est prescrit par la Régie est évalué comme étant apte. Un demandeur dont le résultat d'un tel test n'est pas satisfaisant est considéré comme inapte, sauf s'il peut facilement distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les signaux lumineux de couleur de l'aviation. Les demandeurs qui ne répondent pas à ces critères sont évalués comme étant inaptes, sauf pour les évaluations de Classe 2 avec la restriction suivante : valide de jour seulement.

OACI, Annexe 1 : 6.2.4 ; 6.2.4.1 ; 6.2.4.2 ; 6.2.4.3 ; 6.2.4.4

14 CFR 67.103 ; 67.203 ; 67.303

JAR-FCL 3 : 3.225

#### Test auditif ─ Impératifs

1. Les demandeurs doivent faire preuve d'une aptitude auditive suffisante pour exercer sans danger les privilèges de leur licence ou de leur qualification.
2. Le test auditif peut être administré en utilisant un audiomètre à sons purs ou une autre méthode donnant des résultats équivalents. Ce test est administré lors du premier examen médical et ensuite à des intervalles spécifiés en fonction de la classe de l'examen médical et de l'âge du demandeur.
3. Si un audiomètre à sons purs est utilisé, le zéro de référence pour le calibrage est celui de la recommandation R389, de 1964, de l’ISO.
4. Pour les tests auditifs sans audiométrie, les demandeurs doivent être testés dans une salle calme par voix chuchotée et normale dans les conditions suivantes :
5. Une salle calme est celle dans laquelle le bruit de fond est inférieur à 35 dB(A), mesuré en réponse « lente » d'un sonomètre pondéré « A ».
6. Le niveau de son d'une voix normale à 1 m du point d'émission est de 60 dB(A) et celui d'un chuchotement de 45 dB(A). À 2 m de la personne qui parle, le son est plus bas de 6 dB(A).
7. Le titulaire d'une PPL avec une IR doit répondre aux impératifs auditifs pour le certificat médical de Classe 1.

OACI, Annexe 1 : 6.2.1, 6.2.5.1 ; 6.2.5.2 ; 6.2.5.3.1 ; 6.2.5.6 ; et notes de 6.2.5

14 CFR 67.105 ; 67.205 ; 67.305

JAR-FCL 3 : 3.235 ; 3.355

#### Certificat médical de Classe 1

1. DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT.
2. Le niveau d'aptitude physique et mentale à satisfaire pour le renouvellement d'un certificat médical de Classe 1 est le même que pour la première évaluation, sauf indication contraire spécifique.
3. Le demandeur d'une CPL, d'une MPL ou d'une ATPL doit se soumettre à un examen médical initial avant la délivrance d'un certificat médical de Classe 1.
4. Sauf indication contraire dans la présente sous-partie, les détenteurs de CPL, MPL ou ATPL doivent faire renouveler leur certificat médical de Classe 1 à des intervalles n'excédant pas ceux qui sont spécifiés ci-après.
5. Un certificat médical de Classe 1 sera délivré lorsque le demandeur se conforme aux impératifs figurant dans la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 6.1.1(a) ; 6.3.1.1 ; 6.3.1.2 ; 6.3.1.3

1. IMPÉRATIFS PHYSIQUES ET MENTAUX.
2. Le demandeur ne doit pas avoir de maladie ou de handicap susceptible de le rendre soudainement incapable de piloter un aéronef ou de s'acquitter des tâches qui lui sont affectée en toute sécurité.
3. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit, susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de la licence demandée ou détenue :
	* + 1. Un trouble mental organique ;
			2. Un trouble mental ou du comportement dû à l’usage de substances psychoactives, notamment un syndrome de dépendance de l’alcool ou autres substances psychoactives ;
			3. Schizophrénie ou un trouble schizotypique de la personnalité ou un trouble délirant ;
			4. Un trouble de l'humeur (affectif) ;
			5. Un trouble névrotique lié au stress ou somatoforme ;
			6. Un trouble de la personnalité ou du comportement adulte, particulièrement s'il se manifeste par des actes manifestes ;
			7. Déficience intellectuelle ;
			8. Un trouble du développement psychologique ;
			9. Un trouble du comportement ou une perturbation affective qui s'est déclaré pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
			10. Un trouble mental qui n'est pas autrement spécifié.
4. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit :
	* + 1. Une maladie progressive ou non du système nerveux, dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification ;
			2. Épilepsie ; ou
			3. Tout trouble de la conscience dont la cause n'est pas expliquée médicalement de façon satisfaisante.
5. Un demandeur qui a subi tout traumatisme crânien dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification, est évalué comme étant inapte.
6. Un demandeur ne doit pas présenter d'anomalies du cœur quelles qu'elles soient, congénitales ou acquises, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification. Des antécédents d'infarctus du myocarde prouvé entraînent une disqualification.
7. Un demandeur ayant subi un pontage coronarien, une greffe ou une angioplastie (avec ou sans endoprothèse vasculaire) ou toute autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde ou présente tout autre état cardiaque potentiellement incapacitant, est déclaré inapte, sauf si son état cardiaque, examiné et évalué selon les meilleures pratiques médicales, n'est pas jugé susceptible de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
8. Un demandeur dont le rythme cardiaque est anormal est évalué comme étant inapte, sauf si l'arythmie cardiaque a été examinée et évaluée au vu de l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.
9. L'électrocardiographie fait partie de l'examen cardiaque pour la première délivrance d'un certificat médical.
10. L'électrocardiographie fait partie des réexamens au moins annuels des demandeurs de plus de 50 ans.

Note 1 : Le but de l'électrocardiographie de routine est la recherche de cas. Elle ne donne pas de preuve suffisante pour justifier une disqualification sans autre examen cardiovasculaire exhaustif.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’électrocardiographie au repos et d’effort figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Les tensions artérielles systolique et diastolique doivent être dans les limites normales.
2. L'usage de médicaments pour contrôler l'hypertension artérielle est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation, selon les conclusions de médecins agréés, est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide exhaustif à cet effet figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Il ne doit pas y avoir d'anomalie fonctionnelle ou structurelle importante du système circulatoire.
2. Il ne doit pas y avoir de déficience pulmonaire aigüe ou de maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre susceptible d'entraîner des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence.
3. Une radiographie fait partie de l'examen thoracique initial.

N. B. : La radiographie thoracique périodique n'est habituellement pas nécessaire, mais peut l'être dans les situations où l'on peut s'attendre à une maladie pulmonaire asymptomatique.

1. Un demandeur souffrant de bronchopneumopathie chronique obstructive est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant des symptômes d'asthme importants ou susceptibles de présenter des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence est évalué comme étant inapte.
3. L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide pour les dangers présentés par les médicaments figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant une tuberculose pulmonaire évolutive est évalué comme étant inapte.
2. Un demandeur présentant des lésions quiescentes ou guéries dont on sait ou on soupçonne qu'elles sont d'origine tuberculeuse, peut être évalué comme étant apte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des maladies respiratoires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur dont le fonctionnement du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes est sérieusement détérioré est évalué comme étant inapte.
2. Un demandeur ne doit absolument pas avoir de hernies pouvant entraîner des symptômes incapacitants.
3. Un demandeur présentant des séquelles de maladie ou d’intervention chirurgicale pour toute partie du tube digestif ou de ses annexes, pouvant entraîner une incapacité en vol, en particulier toute obstruction due à une constriction ou à une compression, est évalué comme étant inapte.
4. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale majeure des passages biliaires ou du tube digestif ou de ses annexes, avec excision totale ou partielle ou une dérivation de ces organes, est évalué comme étant inapte jusqu'à ce que le service médical désigné à cette fin par [ÉTAT] et ayant accès aux détails de l'intervention concernée, considère que les effets de celle-ci n'entraîneront probablement pas une incapacité en vol.
5. Un demandeur présentant des troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de l’empêcher d'exercer les privilèges de sa licence ou de sa qualification est évalué comme étant inapte.
6. Un demandeur présentant un diabète sucré traité à l'insuline est évalué comme étant inapte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l'évaluation des demandeurs diabétiques de Type 2, traité à l'insuline, aux termes des dispositions du paragraphe 2.11.1.5 de la présente partie, figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur présentant un diabète sucré non traité à l'insuline est évalué comme étant inapte, sauf s'il est prouvé que son état est contrôlé de façon satisfaisante par le régime alimentaire seul ou par un régime combiné à des médicaments antidiabétiques pris par voie orale, dont l'usage est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant une hémopathie et/ou une maladie du système lymphatique est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme n'étant pas susceptible de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.

N. B. : Le trait drépanocytaire ou autres traits hémoglobinopathiques sont habituellement compatibles avec une évaluation apte.

1. Un demandeur présentant des troubles rénaux ou génito-urinaires est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme ne l’empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. L'examen des urines fait partie de l'examen médical et toute anomalie est explorée de façon adéquate.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs diabétiques figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur présentant des séquelles de maladies ou d'interventions chirurgicales des reins ou de l'appareil génito-urinaire, en particulier toute obstruction due à un rétrécissement ou à une compression, est évalué comme étant inapte, sauf si l'état du demandeur a fait l'objet d'un examen et d'une évaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et est jugé comme ne l'empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. Un demandeur ayant subi une néphrectomie est évalué comme étant inapte, sauf si cet état est bien compensé.
3. Un demandeur séropositif au VIH est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.

Note 1 : Le diagnostic précoce et la gestion active de l'infection à VIH avec un traitement antirétroviral réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui accroît la probabilité d'une évaluation de personne apte.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs séropositifs au VIH figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Une demandeuse enceinte est évaluée comme étant inapte, sauf si une évaluation obstétrique et une supervision médicale constante indiquent une grossesse à faible risque et sans complication. La période pendant laquelle la personne est jugée apte peut être limitée à entre la fin de la 12e et celle de la 26e semaine de gestation.
2. Après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse, la demandeuse n'est pas autorisée à exercer les privilèges de sa licence jusqu'à ce qu'elle ait subi une réévaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et ait été jugée apte à exercer sans danger les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
3. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies des os, des articulations, des muscles, des tendons ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer sans danger les privilèges de sa licence et de sa qualification.

N. B. : Toute séquelle suivant une lésion des os, des articulations, des muscles ou des tendons, et certains défauts anatomiques requerront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du demandeur.

1. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies ou de maladies des oreilles ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Il ne doit pas y avoir :
	* + 1. De trouble de la fonction vestibulaire ;
			2. De dysfonctionnement des trompes d'Eustache ; et
			3. De perforation non guérie des membranes tympaniques.
3. Une seule perforation à sec de la membrane tympanique ne rend pas nécessairement le demandeur inapte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour le test de la fonction vestibulaire figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Il ne doit pas y avoir d'obstruction nasale ou de malformation ou maladie de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures, susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Un demandeur bègue ou ayant d'autres troubles d’élocution suffisamment graves pour empêcher les communications orales est évalué comme étant inapte.

OACI, Annexe 1 : 6.3.2.1 ; 6.3.2.3 ; 6.3.2.4 ; 6.3.2.5 ; 6.3.2.5.1 ; 6.3.2.5.2 ; 6.3.2.6 ; 6.3.2.6.1 ; 6.3.2.6.2R ; 6.3.2.7 ; 6.3.2.7.1 ; 6.3.2.8 ; 6.3.2.9 ; 6.3.2.9.1R ; 6.3.2.10 ; 6.3.2.11 ; 6.3.2.11 ; 6.3.2.11.1 ; 6.3.2.12 ; 6.3.2.12.1 ; 6.3.2.13 ; 6.3.2.13.1 ; 6.3.2.14 ; 6.3.2.14.1R ; 6.3.2.15 ; 6.3.2.16 ; 6.3.2.16.1 ; 6.3.2.17 ; 6.3.2.18 ; 6.3.2.18.1 ; 6.3.2.19 ; 6.3.2.19.1 ; 6.3.2.20 ; 6.3.2.21 ; 6.3.21.1R ; 6.3.2.22 ; 6.3.2.23 ; 6.3.2.24 ; 6.3.2.25 ; 6.3.2.25.1 ; 6.3.2.26 ; 6.3.2.26.1 ; 6.3.2.27

1. IMPÉRATIFS VISUELS.
2. Les yeux et leurs annexes doivent fonctionner normalement. Il ne doit pas y avoir d'état pathologique évolutif, aigu ou chronique, ou quelque séquelle que ce soit d'intervention chirurgicale ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes, susceptible de réduire la fonction visuelle au point d'empêcher l'exercice sans danger des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
3. L'acuité visuelle de loin, avec correction ou non, est de 6/9 ou mieux pour chaque œil séparément et l'acuité visuelle binoculaire est de 6/6 ou mieux. Il n'y a pas de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Lorsque cette norme d'acuité visuelle ne peut être obtenue qu'avec des lentilles ophtalmiques, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que :
	* + 1. Ces lentilles ophtalmiques soient portées lors de l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification demandée ou détenue ; et
			2. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit en outre immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence du demandeur.

Note 1 : Le paragraphe 2.11.2.6(c)(2) de la présente sous-section est le sujet des Normes de l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I.

Note 2 : Un demandeur accepté comme répondant à ces dispositions est considéré comme continuant à le faire, sauf s'il existe des raisons de suspecter autrement, auquel cas un rapport ophtalmologique est requis, à la discrétion de la Régie. L'acuité visuelle, corrigée ou non, est normalement mesurée et enregistrée lors de chaque réexamen. Les conditions indiquant qu'il faut obtenir un rapport ophtalmologique comprennent : une baisse substantielle de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de l'acuité mieux corrigée, et la survenue d'une maladie, d'une blessure ou d'une intervention chirurgicale oculaire.

1. Un demandeur peut porter des verres de contact pour répondre aux impératifs du paragraphe 2.11.2.6(c)(2) de la présente sous-section, à condition que :
	* + 1. Les verres de contact soient monofocaux et non teintés ;
			2. Les verres soient bien tolérés ; et
			3. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence.

N. B. : Les demandeurs qui utilisent des verres de contact peuvent ne pas avoir besoin que leur acuité visuelle non corrigée soit mesurée à chaque réexamen, à condition que leurs ordonnances précédentes pour les verres soient connues.

1. Un demandeur dont le vice de réfraction est important utilise des verres de contact ou des verres de lunettes à indice élevé.

N. B. : Si des lunettes sont utilisées, il faut des verres à indice élevé pour minimiser la distorsion du champ de vision périphérique.

1. Un demandeur dont l'acuité visuelle de loin non corrigée de l'un ou l'autre œil est inférieure à 6/60 est tenu de fournir un rapport ophtalmologique complet avant d'obtenir le certificat médical initial et tous les 5 ans par la suite.

Note 1 : L'examen ophtalmologique est requis pour 1) s'assurer que la vision est normale et 2) identifier toute pathologie importante.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs monoculaires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale affectant la réfraction de l'œil est évalué comme étant inapte, sauf s'il ne présente pas les séquelles susceptibles de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Un demandeur est capable de lire, en portant des lentilles correctrices, si c'est le cas, le tableau N5 ou son équivalent à une distance qu'il choisit entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cet impératif n'est satisfait que par une correction de la vision rapprochée, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que cette correction soit ajoutée aux lunettes déjà prescrites conformément au présent paragraphe ; si une telle correction n'est pas prescrite, une paire de lunettes pour vision rapprochée doit être à portée immédiate lors de l'exercice des privilèges de la licence. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose, le demandeur doit démontrer qu'une paire de lunettes suffit à répondre aux impératifs de vision éloignée aussi bien que rapprochée.

Note 1 : N5 et N14 font référence à la taille des caractères typographiques utilisés. Pour plus de détails, veuillez consulter le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Tout demandeur requérant une correction de la vision rapprochée pour répondra à cet impératif devra avoir des lentilles « en demi-lune », bifocales ou peut-être multifocales pour lire les instruments et une carte ou un manuel tenu à la main et aussi se servir de sa vision de loin, par le pare-brise, sans avoir à enlever les lentilles. La correction de la vision rapprochée à foyer simple (lentilles entières d'une seule puissance, appropriées à la lecture) réduit nettement l'acuité visuelle de loin et n'est pas acceptable.

Note 3 : Lorsque le demandeur a besoin de se procurer ou de renouveler ses lentilles correctrices, il doit indiquer au spécialiste de la vue les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage pertinentes au type d'aéronef dans lequel il travaillera probablement.

1. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose conformément au paragraphe 2.11.2.6(c) de la présente sous-section, une deuxième paire de lunettes corrigeant la vision rapprochée doit être à disposition pour une utilisation immédiate.
2. Le demandeur doit avoir des champs de vision normaux.
3. Le demandeur doit avoir une fonction binoculaire normale.
4. 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 peuvent ne pas être des facteurs de disqualification.

OACI, Annexe 1 : 6.3.3.1 ; 6.3.3.2 ; 6.3.3.2.1 ; 6.3.3.2.2 ; 6.3.3.2.3 ; 6.3.3.3 ;
6.3.3.4 ; 6.3.3.4.1 ; 6.3.3.5 ; 6.3.3.6 ; 6.3.3.6.1

1. IMPÉRATIFS RELATIFS À L'OUÏE.
2. Le demandeur est testé par audiométrie à sons purs :
	* + 1. Lors de l’examen médical initial ;
			2. Au moins une fois tous les 5 ans jusqu’à 40 ans ; et
			3. Au moins une fois tous les 3 ans après 40 ans.
3. Un demandeur ne présente pas une perte d’audition de l’une ou l’autre oreille séparément de plus de 35 dB pour quelque fréquence que ce soit de 500, 1 000 ou 2 000 Hz ou de plus de 50 dB à 3 000 Hz. Un demandeur dont la perte d'audition est supérieure à ce qui précède peut être déclaré apte à condition :
	* + 1. De démontrer une acuité auditive, de chaque oreille séparément, équivalente à celle d'une personne normale, avec un bruit de fond simulant les propriétés masquantes du bruit du poste de pilotage pour la parole et les signaux de balises ; et
			2. De pouvoir entendre une voix moyenne de conversation dans une salle silencieuse, en utilisant les deux oreilles, à une distance de 2 m du médecin examinateur, en ayant le dos tourné à celui-ci.
4. D'un autre côté, un test auditif effectué en vol dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du demandeur sont valides, peut être utilisé.

OACI, Annexe 1 : 6.2.5.2, 6.3.4.1, 6.3.4.1.1, 6.3.4.1.2

14 CFR 67 : Sous-partie B

JAR-FCL 3 : Sous-partie B

#### Certificat médical de Classe 2

1. DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT.
2. Le demandeur d'une licence PPL, FE ou FN doit se soumettre à un examen médical initial avant la délivrance d'un certificat médical de Classe 2.
3. Sauf indication contraire dans la présente sous-partie, les détenteurs d'une licence PPL, FE ou FN doivent faire renouveler leur certificat médical de Classe 2 à des intervalles n'excédant pas ceux qui sont spécifiés dans la présente sous-partie.
4. Un certificat médical de Classe 2 sera délivré lorsque le demandeur se conforme aux impératifs figurant dans la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 6.4.1.1 ; 6.4.1.2 ; 6.4.1.3

1. IMPÉRATIFS PHYSIQUES ET MENTAUX.
2. Le demandeur ne doit pas avoir de maladie ou de handicap susceptible de le rendre soudainement incapable de piloter un aéronef ou de s'acquitter des tâches qui lui sont affectée en toute sécurité.
3. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit, susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de la licence demandée ou détenue :
	* + 1. Un trouble mental organique ;
			2. Un trouble mental ou du comportement dû à l’usage de substances psychoactives, notamment un syndrome de dépendance de l’alcool ou autres substances psychoactives ;
			3. Schizophrénie ou un trouble schizotypique de la personnalité ou un trouble délirant ;
			4. Un trouble de l'humeur (affectif) ;
			5. Un trouble névrotique lié au stress ou somatoforme ;
			6. Un trouble de la personnalité ou du comportement adulte, particulièrement s'il se manifeste par des actes manifestes ;
			7. Déficience intellectuelle ;
			8. Un trouble du développement psychologique ;
			9. Un trouble du comportement ou une perturbation affective qui s'est déclaré pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
			10. Un trouble mental qui n'est pas autrement spécifié.
4. Un demandeur souffrant de dépression et traité avec des antidépresseurs est évalué comme inapte, sauf si l'évaluateur médical, ayant accès aux détails de l'affaire concernée, considère que l'état du demandeur n'entravera probablement pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.

Note 1 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs traités avec des antidépresseurs figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Les troubles mentaux et du comportement sont définis conformément aux descriptions cliniques et principes directeurs de diagnostic de l'Organisation mondiale de la santé tels qu'ils figurent dans la Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes, 10e édition — Classification des troubles mentaux et du comportement, OMS, 1992. Ce document contient des descriptions détaillées des impératifs de diagnostic qu'il peut être utile d'appliquer aux évaluations médicales.

1. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit :
	* + 1. Une maladie progressive ou non du système nerveux, dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification ;
			2. Épilepsie ; ou
			3. Tout trouble de la conscience dont la cause n'est pas expliquée médicalement de façon satisfaisante.
2. Un demandeur qui a subi tout traumatisme crânien dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification, est évalué comme étant inapte.
3. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies du cœur quelles qu'elles soient, congénitales ou acquises, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification. Des antécédents d'infarctus du myocarde prouvé entraînent une disqualification.
4. Un demandeur ayant subi un pontage coronarien, une greffe ou une angioplastie (avec ou sans endoprothèse vasculaire) ou toute autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde ou présente tout autre état cardiaque potentiellement incapacitant, est déclaré inapte, sauf si son état cardiaque, examiné et évalué selon les meilleures pratiques médicales, n'est pas jugé susceptible de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
5. Un demandeur présentant un rythme cardiaque anormal est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice des privilèges de licence ou de la qualification du demandeur.
6. L'électrocardiographie fait partie de l'examen cardiaque pour la première délivrance d'un certificat médical :
	* + 1. Après 40 ans ; et
			2. Lors des réexamens effectués tous les deux ans après 50 ans.

Note 1 : Le but de l'électrocardiographie de routine est la recherche de cas. Elle ne donne pas de preuve suffisante pour justifier une disqualification sans autre examen cardiovasculaire exhaustif.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’électrocardiographie au repos et d’effort figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Les tensions artérielles systolique et diastolique doivent être dans les limites normales.
2. L'usage de médicaments pour contrôler l'hypertension artérielle est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation, selon les conclusions de médecins agréés, est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide exhaustif à cet effet figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Il ne doit pas y avoir d'anomalie fonctionnelle ou structurelle importante du système circulatoire.
2. Il ne doit pas y avoir de déficience pulmonaire aigüe ou de maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre susceptible d'entraîner des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence.
	* + 1. Une radiographie fait partie de l'examen thoracique initial.

N. B. : La radiographie thoracique périodique n'est habituellement pas nécessaire, mais peut l'être dans les situations où l'on peut s'attendre à une maladie pulmonaire asymptomatique.

1. Un demandeur souffrant de bronchopneumopathie chronique obstructive est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant des symptômes d'asthme importants ou susceptibles de présenter des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence est évalué comme étant inapte.
3. L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide pour les dangers présentés par les médicaments figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant une tuberculose pulmonaire évolutive est évalué comme étant inapte.
2. Un demandeur présentant des lésions quiescentes ou guéries dont on sait ou on soupçonne qu'elles sont d'origine tuberculeuse, peut être évalué comme étant apte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des maladies respiratoires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur dont le fonctionnement du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes est sérieusement détérioré est évalué comme étant inapte.
2. Le demandeur ne doit absolument pas avoir de hernies pouvant entraîner des symptômes incapacitants.
3. Un demandeur présentant des séquelles de maladie ou d’intervention chirurgicale pour toute partie du tube digestif ou de ses annexes, pouvant entraîner une incapacité en vol, en particulier toute obstruction due à une constriction ou à une compression, est évalué comme étant inapte.
4. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale majeure des passages biliaires ou du tube digestif ou de ses annexes, avec excision totale ou partielle ou une dérivation de ces organes, est évalué comme étant inapte jusqu'à ce que le service médical désigné à cette fin par [ÉTAT] et ayant accès aux détails de l'intervention concernée, considère que les effets de celle-ci n'entraîneront probablement pas une incapacité en vol.
5. Un demandeur présentant des troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification est évalué comme étant inapte.
6. Un demandeur présentant un diabète sucré traité à l'insuline est évalué comme étant inapte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs diabétiques figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur présentant un diabète sucré non traité à l'insuline est évalué comme étant inapte, sauf s'il est prouvé que son état est contrôlé de façon satisfaisante par le régime alimentaire seul ou par un régime combiné à des médicaments antidiabétiques pris par voie orale, dont l'usage est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant une hémopathie et/ou une maladie du système lymphatique est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme n'étant pas susceptible de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.

N. B. : Le trait drépanocytaire ou autres traits hémoglobinopathiques sont habituellement compatibles avec une évaluation apte.

1. Un demandeur présentant des troubles rénaux ou génito-urinaires est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme ne l’empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. L'examen des urines fait partie de l'examen médical et toute anomalie est explorée de façon adéquate.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs diabétiques figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur présentant des séquelles de maladies ou d'interventions chirurgicales des reins ou de l'appareil génito-urinaire, en particulier toute obstruction due à un rétrécissement ou à une compression, est évalué comme étant inapte, sauf si l'état du demandeur a fait l'objet d'un examen et d'une évaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et est jugé comme ne l'empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. Un demandeur ayant subi une néphrectomie est évalué comme étant inapte, sauf si cet état est bien compensé.
3. Un demandeur séropositif au VIH est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.

Note 1 : Le diagnostic précoce et la gestion active de l'infection à VIH avec un traitement antirétroviral réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui accroît la probabilité d'une évaluation de personne apte.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs séropositifs au VIH figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Une demandeuse enceinte est évaluée comme étant inapte, sauf si une évaluation obstétrique et une supervision médicale constante indiquent une grossesse à faible risque et sans complication.
2. Pour une demandeuse dont la grossesse est à faible risque et sans complication, évaluée et supervisée conformément au paragraphe 2.11.2.7(b)(32) de la présente sous-section, la période pendant laquelle la personne est jugée apte est limitée à la période entre la fin de la 12e semaine et la fin de la 26e semaine de gestation.
3. Après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse, la demandeuse n'est pas autorisée à exercer les privilèges de sa licence jusqu'à ce qu'elle ait subi une réévaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et ait été jugée apte à exercer sans danger les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
4. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies des os, des articulations, des muscles, des tendons ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer sans danger les privilèges de sa licence et de sa qualification.

N. B. : Toute séquelle suivant une lésion des os, des articulations, des muscles ou des tendons, et certains défauts anatomiques requerront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du demandeur.

1. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies ou de maladies des oreilles ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Il ne doit pas y avoir :
	* + 1. De trouble de la fonction vestibulaire ;
			2. De dysfonctionnement des trompes d'Eustache ; et
			3. De perforation non guérie des membranes tympaniques.
3. Une seule perforation à sec de la membrane tympanique ne rend pas nécessairement le demandeur inapte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour le test de la fonction vestibulaire figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Il ne doit pas y avoir d'obstruction nasale ou de malformation ou maladie de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures, susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Un demandeur bègue ou ayant d'autres troubles d’élocution suffisamment graves pour empêcher les communications orales est évalué comme étant inapte.

OACI, Annexe 1 : 6.4.2.1 ; 6.4.2.2 ; 6.4.2.2.1R ; 6.4.2.3 ; 6.4.2.4 ; 6.4.2.5 ; 6.4.2.5.1 ; 6.4.2.5.2 ; 6.4.2.6 ; 6.4.2.6.1 ; 6.4.2.7 ; 6.4.2.7.1 ; 6.4.2.8 ; 6.4.2.9 ; 6.4.2.9.1R ; 6.4.2.10 ; 6.4.2.11 ; 6.4.2.11.1 ; 6.4.2.12 ; 6.4.2.12.1 ; 6.4.2.13 ; 6.4.2.13.1 ; 6.4.2.14 ; 6.4.2.14.1R ; 6.4.2.15 ; 6.4.2.16 ; 6.4.2.16.1 ; 6.4.2.17 ; 6.4.2.18 ; 6.4.2.18.1 ; 6.4.2.19 ; 6.4.2.19.1 ; 6.4.2.20 ; 6.4.2.21 ; 6.4.2.21.1R ; 6.4.2.22 ; 6.4.2.23 ; 6.4.2.24 ; 6.4.2.25 ; 6.4.2.25.1 ; 6.4.2.26 ; 6.4.2.26.1 ; 6.4.2.27

1. IMPÉRATIFS VISUELS.
2. Les yeux et leurs annexes doivent fonctionner normalement. Il ne doit pas y avoir d'état pathologique évolutif, aigu ou chronique, ou quelque séquelle que ce soit d'intervention chirurgicale ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes, susceptible de réduire la fonction visuelle au point d'empêcher l'exercice sans danger des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
3. L'acuité visuelle de loin, avec correction ou non, est de 6/12 ou mieux pour chaque œil séparément et l'acuité visuelle binoculaire est de 6/9 ou mieux. Il n'y a pas de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Lorsque cette norme d'acuité visuelle ne peut être obtenue qu'avec des lentilles ophtalmiques, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que :
	* + 1. Ces lentilles ophtalmiques soient portées lors de l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification demandée ou détenue ; et
			2. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit en outre immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence du demandeur.

N. B. : Un demandeur accepté comme répondant à ces dispositions est considéré comme continuant à le faire, sauf s'il existe des raisons de suspecter autrement, auquel cas un rapport ophtalmologique est requis, à la discrétion de la Régie. L'acuité visuelle, corrigée ou non, est normalement mesurée et enregistrée lors de chaque réexamen. Les conditions indiquant qu'il faut obtenir un rapport ophtalmologique comprennent : une baisse substantielle de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de l'acuité mieux corrigée, et la survenue d'une maladie, d'une blessure ou d'une intervention chirurgicale oculaire.

1. Un demandeur peut porter des verres de contact pour répondre aux impératifs du paragraphe 2.11.2.7(c)(2) de la présente sous-section, à condition que :
	* + 1. Les verres de contact soient monofocaux et non teintés ;
			2. Les verres soient bien tolérés ; et
			3. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence.

N. B. : Les demandeurs qui utilisent des verres de contact peuvent ne pas avoir besoin que leur acuité visuelle non corrigée soit mesurée à chaque réexamen, à condition que leurs ordonnances précédentes pour les verres soient connues.

1. Un demandeur dont le vice de réfraction est important utilise des verres de contact ou des verres de lunettes à indice élevé.

N. B. : Si des lunettes sont utilisées, il faut des verres à indice élevé pour minimiser la distorsion du champ de vision périphérique.

1. Un demandeur dont l'acuité visuelle de loin non corrigée de l'un ou l'autre œil est inférieure à 6/60 est tenu de fournir un rapport ophtalmologique complet avant d'obtenir le certificat médical initial et tous les 5 ans par la suite.

Note 1 : L'examen ophtalmologique est requis pour 1) s'assurer que la vision est normale et 2) identifier toute pathologie importante.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs monoculaires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale affectant la réfraction de l'œil est évalué comme étant inapte, sauf s'il ne présente pas les séquelles susceptibles de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Un demandeur est capable de lire, en portant des lentilles correctrices, si c'est le cas, le tableau N5 ou son équivalent à une distance qu'il choisit entre 30 et 50 cm. Si cet impératif n'est satisfait que par une correction de la vision rapprochée, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que cette correction soit ajoutée aux lunettes déjà prescrites conformément au présent paragraphe ; si une telle correction n'est pas prescrite, une paire de lunettes pour vision rapprochée doit être à portée immédiate lors de l'exercice des privilèges de la licence. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose, le demandeur doit démontrer qu'une paire de lunettes suffit à répondre aux impératifs de vision éloignée aussi bien que rapprochée.

Note 1 : N5 fait référence à la taille des caractères typographiques utilisés. Pour plus de détails, veuillez consulter le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Tout demandeur requérant une correction de la vision rapprochée pour répondra à cet impératif devra avoir des lentilles « en demi-lune », bifocales ou peut-être multifocales pour lire les instruments et une carte ou un manuel tenu à la main et aussi se servir de sa vision de loin, par le pare-brise, sans avoir à enlever les lentilles. La correction de la vision rapprochée à foyer simple (lentilles entières d'une seule puissance, appropriées à la lecture) réduit nettement l'acuité visuelle de loin et n'est pas acceptable.

Note 3 : Lorsque le demandeur a besoin de se procurer ou de renouveler ses lentilles correctrices, il doit indiquer au spécialiste de la vue les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage pertinentes au type d'aéronef dans lequel il travaillera probablement.

1. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose conformément au paragraphe 2.11.2.7(c) de la présente sous-section, une deuxième paire de lunettes corrigeant la vision rapprochée doit être à disposition pour une utilisation immédiate.
2. Le demandeur doit avoir des champs de vision normaux.
3. Le demandeur doit avoir une fonction binoculaire normale.
4. 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 peuvent ne pas être des facteurs de disqualification.

OACI, Annexe 1 : 6.4.3.1 ; 6.4.3.2 ; 6.4.3.2.1 ; 6.4.3.2.2 ; 6.4.3.2.3R ; 6.4.3.3 ;
6.4.3.4 ; 6.4.3.4.1 ; 6.4.3.5 ; 6.4.3.6 ; 6.4.3.6.1

1. IMPÉRATIFS RELATIFS À L'OUÏE.
2. Le demandeur est testé par audiométrie à sons purs :
	* + 1. Lors de l’examen médical initial ; et
			2. Au moins une fois tous les 2 ans après 50 ans.
3. Lors d’un test par audiométrie à sons purs, un demandeur dont la perte d’audition de l’une ou l’autre oreille séparément est de plus de 35 dB pour quelque fréquence que ce soit de 500, 1 000 ou 2 000 Hz ou de plus de 50 dB à 3 000 Hz est évalué comme étant inapte.
4. Le demandeur doit pouvoir entendre une voix moyenne de conversation dans une salle silencieuse, en utilisant les deux oreilles, à une distance de 2 m du médecin examinateur, en ayant le dos tourné à celui-ci ou être jugé inapte.
5. Le titulaire d'une PPL avec qualification aux instruments doit répondre aux impératifs auditifs pour le certificat médical de Classe 1.

OACI, Annexe 1 : 6.2.5.5 ; 6.4.4.1 ; 6.4.4.2

14 CFR 67 : Sous-partie C

JAR-FCL 3 : Sous-partie C

#### Certificat médical de Classe 3

1. DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT.
2. Le demandeur d'une licence d’ATCO, ou, à compter du 3 novembre 2022, d’une RPL se soumet à un examen médical initial avant la délivrance d'un certificat médical de Classe 3.
3. Sauf indication contraire dans la présente sous-partie, les détenteurs d'une licence d’ATCO ou, à compter du 3 novembre 2022, d'une RPL, font renouveler leur certificat médical de Classe 3 à des intervalles n'excédant pas ceux qui sont spécifiés dans la présente sous-partie.
4. Un certificat médical de Classe 3 sera délivré lorsque le demandeur se conforme aux impératifs figurant dans la présente partie.

OACI, Annexe 1 : 6.1.1 ; 6.5.1.1 ; 6.5.1.2 ; 6.5.1.3

1. IMPÉRATIFS PHYSIQUES ET MENTAUX.
2. Le demandeur ne doit pas avoir de maladie ou de handicap susceptible de le rendre soudainement incapable de piloter un aéronef ou de s'acquitter des tâches qui lui sont affectée en toute sécurité.
3. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit, susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de la licence demandée ou détenue :
	* + 1. Un trouble mental organique ;
			2. Un trouble mental ou du comportement dû à l’usage de substances psychoactives, notamment un syndrome de dépendance de l’alcool ou autres substances psychoactives ;
			3. Schizophrénie ou un trouble schizotypique de la personnalité ou un trouble délirant ;
			4. Un trouble de l'humeur (affectif) ;
			5. Un trouble névrotique lié au stress ou somatoforme ;
			6. Un trouble de la personnalité ou du comportement adulte, particulièrement s'il se manifeste par des actes manifestes ;
			7. Déficience intellectuelle ;
			8. Un trouble du développement psychologique ;
			9. Un trouble du comportement ou une perturbation affective qui s'est déclaré pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
			10. Un trouble mental qui n'est pas autrement spécifié.
4. Un demandeur souffrant de dépression et traité avec des antidépresseurs est évalué comme inapte, sauf si l'évaluateur médical, ayant accès aux détails de l'affaire concernée, considère que l'état du demandeur n'entravera probablement pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.

Note 1 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs traités avec des antidépresseurs figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Les troubles mentaux et du comportement sont définis conformément aux descriptions cliniques et principes directeurs de diagnostic de l'Organisation mondiale de la santé tels qu'ils figurent dans la Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes, 10e édition — Classification des troubles mentaux et du comportement, OMS, 1992. Ce document contient des descriptions détaillées des impératifs de diagnostic qu'il peut être utile d'appliquer aux évaluations médicales.

1. Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédent ou de diagnostic clinique de ce qui suit :
	* + 1. Une maladie progressive ou non du système nerveux, dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification ;
			2. Épilepsie ; ou
			3. Tout trouble de la conscience dont la cause n'est pas expliquée médicalement de façon satisfaisante.
2. Un demandeur qui a subi tout traumatisme crânien dont les effets, selon la conclusion de médecins agréés, sont susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification, est évalué comme étant inapte.
3. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies du cœur quelles qu'elles soient, congénitales ou acquises, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification. Des antécédents d'infarctus du myocarde prouvé entraînent une disqualification.
4. Un demandeur ayant subi un pontage coronarien, une greffe ou une angioplastie (avec ou sans endoprothèse vasculaire) ou toute autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde ou présente tout autre état cardiaque potentiellement incapacitant, est déclaré inapte, sauf si son état cardiaque, examiné et évalué selon les meilleures pratiques médicales, n'est pas jugé susceptible de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
5. Un demandeur présentant un rythme cardiaque anormal est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice des privilèges de licence ou de la qualification du demandeur.
6. L’électrocardiographie fait partie de l’examen cardiaque pour la première délivrance d’un certificat médical et des réexamens effectués tous les 2 ans après 50 ans.

Note 1 : Le but de l'électrocardiographie de routine est la recherche de cas. Elle ne donne pas de preuve suffisante pour justifier une disqualification sans autre examen cardiovasculaire exhaustif.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’électrocardiographie au repos et d’effort figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Les tensions artérielles systolique et diastolique doivent être dans les limites normales.
2. L'usage de médicaments pour contrôler l'hypertension artérielle est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation, selon les conclusions de médecins agréés, est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide exhaustif à cet effet figure au Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Il ne doit pas y avoir d'anomalie fonctionnelle ou structurelle importante du système circulatoire.
2. Il ne doit pas y avoir de déficience pulmonaire aigüe ou de maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre susceptible d'entraîner des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence. Une radiographie fait partie de l'examen thoracique initial.

N. B. : La radiographie thoracique périodique n'est habituellement pas nécessaire, mais peut l'être dans les situations où l'on peut s'attendre à une maladie pulmonaire asymptomatique.

1. Un demandeur souffrant de bronchopneumopathie chronique obstructive est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant des symptômes d'asthme importants ou susceptibles de présenter des symptômes incapacitants lors des opérations normales ou d'urgence est évalué comme étant inapte.
3. L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est un facteur de disqualification, sauf pour ceux dont l'utilisation est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.

N. B. : Le matériel servant de guide pour les dangers présentés par les médicaments figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant une tuberculose pulmonaire évolutive est évalué comme étant inapte.
2. Un demandeur présentant des lésions quiescentes ou guéries dont on sait ou on soupçonne qu'elles sont d'origine tuberculeuse, peut être évalué comme étant apte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des maladies respiratoires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur dont le fonctionnement du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes est sérieusement détérioré est évalué comme étant inapte.
2. Un demandeur présentant des séquelles de maladie ou d’intervention chirurgicale pour toute partie du tube digestif ou de ses annexes, pouvant entraîner une incapacité en vol, en particulier toute obstruction due à une constriction ou à une compression, est évalué comme étant inapte.
3. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale majeure des passages biliaires ou du tube digestif ou de ses annexes, avec excision totale ou partielle ou une dérivation de ces organes, est évalué comme étant inapte jusqu'à ce que le service médical désigné à cette fin par [ÉTAT] et ayant accès aux détails de l'intervention concernée, considère que les effets de celle-ci n'entraîneront probablement pas une incapacité en vol.
4. Un demandeur présentant des troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification est évalué comme étant inapte.
5. Un demandeur présentant un diabète sucré traité à l'insuline est évalué comme étant inapte.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs diabétiques figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Les demandeurs présentant un diabète sucré non traité à l'insuline sont évalués comme étant inaptes, sauf s'il est prouvé que leur état est contrôlé de façon satisfaisante par le régime alimentaire seul ou par un régime combiné à des médicaments antidiabétiques pris par voie orale, dont l'usage est compatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence et de la qualification du demandeur.
2. Un demandeur présentant une hémopathie et/ou une maladie du système lymphatique est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme n'étant pas susceptible de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.

N. B. : Le trait drépanocytaire ou autres traits hémoglobinopathiques sont habituellement compatibles avec une évaluation apte.

1. Un demandeur présentant des troubles rénaux ou génito-urinaires est évalué comme étant inapte, sauf si après un examen adéquat son état est jugé comme ne l’empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. L'examen des urines fait partie de l'examen médical et toute anomalie est explorée de façon adéquate.

N. B. : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs diabétiques figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur présentant des séquelles de maladies ou d'interventions chirurgicales des reins ou de l'appareil génito-urinaire, en particulier toute obstruction due à un rétrécissement ou à une compression, est évalué comme étant inapte, sauf si l'état du demandeur a fait l'objet d'un examen et d'une évaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et est jugé comme ne l'empêchant probablement pas d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de sa qualification.
2. Un demandeur ayant subi une néphrectomie est évalué comme étant inapte, sauf si cet état est bien compensé.
3. Un demandeur séropositif au VIH est évalué comme étant inapte, sauf si son état a été examiné et évalué conformément aux meilleures pratiques médicales et jugé comme n'étant probablement pas susceptible d'empêcher l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.

Note 1 : Le diagnostic précoce et la gestion active de l'infection à VIH avec un traitement antirétroviral réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui accroît la probabilité d'une évaluation de personne apte.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs séropositifs au VIH figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Une demandeuse enceinte est évaluée comme étant inapte, sauf si une évaluation obstétrique et une supervision médicale constante indiquent une grossesse à faible risque et sans complication.
2. Lors de la période de gestation, des précautions sont prises pour la relève en temps opportun d’une ATCO en cas de début prématuré du travail ou d’autres complications.
3. Pour une demandeuse dont la grossesse est à faible risque et sans complication, évaluée et supervisée conformément au paragraphe 2.11.2.8(b)(31) de la présente sous-section, la période pendant laquelle la personne est jugée apte est limitée à la période courant jusqu’à la fin de la 34e semaine de gestation.
4. Après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse, la demandeuse n'est pas autorisée à exercer les privilèges de sa licence jusqu'à ce qu'elle ait subi une réévaluation conformément aux meilleures pratiques médicales et ait été jugée apte à exercer sans danger les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
5. Un demandeur ne doit pas présenter d'anomalies des os, des articulations, des muscles, des tendons ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer sans danger les privilèges de sa licence et de sa qualification.

N. B. : Toute séquelle suivant une lésion des os, des articulations, des muscles ou des tendons, et certains défauts anatomiques requerront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du demandeur.

1. Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalies ou de maladies des oreilles ou structures apparentées, susceptibles de l'empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Il ne doit pas y avoir de malformation ou maladie de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures, susceptible d'empêcher le demandeur d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
3. Un demandeur bègue ou ayant d'autres troubles d’élocution suffisamment graves pour empêcher les communications orales est évalué comme étant inapte.

OACI, Annexe 1 : 6.5.2.1 ; 6.5.2.2 ; 6.5.2.3 ; 6.5.2.4 ; 6.5.2.5 ; 6.5.2.5.1 ; 6.5.2.5.2 ; 6.5.2.6 ; 6.5.2.6.1 ; 6.5.2.7 ; 6.5.2.7.1 ; 6.5.2.8 ; 6.5.2.9 ; 6.5.2.10 ; 6.5.2.11 ; 6.5.2.11.1 ; 6.5.2.12 ; 6.5.2.12.1 ; 6.5.2.13 ; 6.5.2.14 ; 6.5.2.14.1R ; 6.5.2.15 ; 6.5.2.16 ; 6.5.2.16.1 ; 6.5.2.17 ; 6.5.2.18 ; 6.5.2.18.1 ; 6.5.2.19 ; 6.5.2.19.1 ; 6.5.2.20 ; 6.5.2.20.1 ; 6.5.2.21 ; 6.5.2.21.1R ; 6.5.2.21.2R ; 6.5.2.22 ; 6.5.2.23 ; 6.5.2.24 ; 6.5.2.25 ; 6.5.2.26

1. IMPÉRATIFS VISUELS.
2. Les yeux et leurs annexes doivent fonctionner normalement. Il ne doit pas y avoir d'état pathologique évolutif, aigu ou chronique, ou quelque séquelle que ce soit d'intervention chirurgicale ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes, susceptible de réduire la fonction visuelle au point d'empêcher l'exercice sans danger des privilèges de la licence ou de la qualification du demandeur.
3. L'acuité visuelle de loin, avec correction ou non, est de 6/9 ou mieux pour chaque œil séparément et l'acuité visuelle binoculaire est de 6/6 ou mieux. Il n'y a pas de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Lorsque cette norme d'acuité visuelle ne peut être obtenue qu'avec des lentilles ophtalmiques, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que :
	* + 1. Ces lentilles ophtalmiques soient portées lors de l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification demandée ou détenue ; et
			2. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit en outre immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence du demandeur.

N. B. : Un demandeur accepté comme répondant à ces dispositions est considéré comme continuant à le faire, sauf s'il existe des raisons de suspecter autrement, auquel cas un rapport ophtalmologique est requis, à la discrétion de la Régie. L'acuité visuelle, corrigée ou non, est normalement mesurée et enregistrée lors de chaque réexamen. Les conditions indiquant qu'il faut obtenir un rapport ophtalmologique comprennent : une baisse substantielle de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de l'acuité mieux corrigée, et la survenue d'une maladie, d'une blessure ou d'une intervention chirurgicale oculaire.

1. Un demandeur peut porter des verres de contact pour répondre aux impératifs du paragraphe 2.11.2.8(c)(2) de la présente sous-section, à condition que :
	* + 1. Les verres de contact soient monofocaux et non teintés ;
			2. Les verres soient bien tolérés ; et
			3. Une paire de lunettes correctrices qui conviennent soit immédiatement disponible lors de l'exercice des privilèges de la licence.

N. B. : Les demandeurs qui utilisent des verres de contact peuvent ne pas avoir besoin que leur acuité visuelle non corrigée soit mesurée à chaque réexamen, à condition que leurs ordonnances précédentes pour les verres soient connues.

1. Un demandeur dont le vice de réfraction est important utilise des verres de contact ou des verres de lunettes à indice élevé.

N. B. : Si des lunettes sont utilisées, il faut des verres à indice élevé pour minimiser la distorsion du champ de vision périphérique.

1. Un demandeur dont l'acuité visuelle de loin non corrigée de l'un ou l'autre œil est inférieure à 6/60 est tenu de fournir un rapport ophtalmologique complet avant d'obtenir le certificat médical initial et tous les 5 ans par la suite.

Note 1 : L'examen ophtalmologique est requis pour 1) s'assurer que la vision est normale et 2) identifier toute pathologie importante.

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’évaluation des demandeurs monoculaires figure dans le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

1. Un demandeur ayant subi une intervention chirurgicale affectant la réfraction de l'œil est évalué comme étant inapte, sauf s'il ne présente pas les séquelles susceptibles de l’empêcher d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence et de sa qualification.
2. Un demandeur est capable de lire, en portant des lentilles correctrices, si c'est le cas, requises par le paragraphe 2.11.2.8(c)(2) de la présente sous-section, le tableau N5 ou son équivalent à une distance qu'il choisit entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cet impératif n'est satisfait que par une correction de la vision rapprochée, le demandeur peut être évalué comme étant apte, à condition que cette correction soit ajoutée aux lunettes déjà prescrites conformément au paragraphe (b); si une telle correction n'est pas prescrite, une paire de lunettes pour vision rapprochée doit être à portée immédiate lors de l'exercice des privilèges de la licence. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose, le demandeur doit démontrer qu'une paire de lunettes suffit à répondre aux impératifs de vision éloignée aussi bien que rapprochée.

Note 1 : N5 et N14 font référence à la taille des caractères typographiques utilisés. Pour plus de détails, veuillez consulter le Doc 8984 de l’OACI, Manuel de médecine aéronautique civile.

Note 2 : Tout demandeur requérant une correction de la vision rapprochée pour répondre à cet impératif devra avoir des lentilles « en demi-lune », bifocales ou peut-être multifocales pour lire les instruments et une carte ou un manuel tenu à la main et aussi se servir de sa vision de loin, par le pare-brise, sans avoir à enlever les lentilles. La correction de la vision rapprochée à foyer simple (lentilles entières d'une seule puissance, appropriées à la lecture) réduit nettement l'acuité visuelle de loin et n'est pas acceptable.

Note 3 : Tout demandeur requérant une correction de la vision rapprochée pour répondre à cet impératif devra avoir des lentilles « en demi-lune », bifocales ou peut-être multifocales pour lire les écrans radar, affichages visuels et supports manuscrits ou imprimés, et se servir de sa vision de loin en regardant par la fenêtre sans avoir à enlever les lentilles. La correction de la vision rapprochée à foyer simple (lentilles entières d'une seule puissance, appropriées à la lecture) peut être acceptable pour certaines tâches de circulation aérienne ou, à compter du 3 novembre 2022, de RP. Il convient néanmoins de noter que la correction de la vision rapprochée à foyer simple réduit nettement l’acuité visuelle de loin.

Note 4 : Lorsque le demandeur a besoin de se procurer ou de renouveler ses lentilles correctrices, il doit indiquer au spécialiste de la vue les distances de lecture propres au contrôle de la circulation aérienne, ou, à compter du 3 novembre 2022, aux tâches de RP que le demandeur sera probablement amené à effectuer.

1. Lorsqu'une correction de la vision rapprochée s'impose conformément au paragraphe 2.11.2.8(c) de la présente sous-section, une deuxième paire de lunettes corrigeant la vision rapprochée doit être à disposition pour une utilisation immédiate.
2. Le demandeur doit avoir des champs de vision normaux.
3. Le demandeur doit avoir une fonction binoculaire normale.

N. B. : 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 peuvent ne pas être des facteurs de disqualification.

OACI, Annexe 1 : 6.5.3.1 ; 6.5.3.2 ; 6.5.3.2.1 ; 6.5.3.2.2 ; 6.5.3.2.3 ; 6.5.3.3 ; 6.5.3.4 ;
6.5.3.4.1 ; 6.5.3.5 ; 6.5.3.6 ; 6.5.3.6.1

1. IMPÉRATIFS RELATIFS À L'OUÏE.
2. Le demandeur est testé par audiométrie à sons purs :
	* + 1. Lors de l’examen médical initial ;
			2. Au moins une fois tous les 4 ans jusqu’à 40 ans ; et
			3. Au moins une fois tous les 2 ans après 40 ans.
3. Le demandeur ne présente pas, lors d’un test d’audiométrie à sons purs, une perte d’audition de l’une ou l’autre oreille séparément de plus de 35 dB pour quelque fréquence que ce soit de 500, 1 000 ou 2 000 Hz ou de plus de 50 dB à 3 000 Hz.
4. Un demandeur dont la perte d'audition excède ce qui figure ci-dessus peut être déclaré apte à condition d'avoir une ouïe normale dans des conditions de bruit de fond reproduisant ou simulant celui de l'environnement normal de travail du contrôle de la circulation aérienne, ou, à compter du 3 novembre 2022, de l’environnement de travail RP.
5. D'un autre côté, un test auditif effectué dans un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif de celui pour lequel la licence et les qualifications sont valides, peut être utilisé.

OACI, Annexe 1 : 6.2.5.4 ; 6.5.4.1, 6.5.4.1.1 ; 6.5.4.1.2

14 CFR Partie 67 : Sous-partie D

MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 2 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

NOVEMBRE 2019

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## PARTIE 2 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

#### NMO 2.2.2 Compétences linguistiques

1. GÉNÉRALITÉS.
2. Pour répondre aux impératifs de compétence linguistique figurant au paragraphe 2.2.2 de la présente partie, le demandeur ou le titulaire d'une licence prouve d'une façon acceptable pour la Régie qu'il se conforme aux descripteurs holistiques de la NMO 2.2.2(b) ci-après et au niveau opérationnel 4 (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques prescrite dans la NMO 2.2.2(c).
3. DESCRIPTEURS HOLISTIQUES. Les locuteurs compétents :
4. Communiquent efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
5. S'expriment avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
6. Utilisent des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;
7. Traitent efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ; et
8. Utilisent un dialecte ou un accent qui est intelligible pour la communauté aéronautique.
9. ÉCHELLE D’ÉVALUATION.
10. NIVEAU PRÉ-ÉLÉMENTAIRE (NIVEAU 1).
	* + 1. Prononciation : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
			2. Structure : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
			3. Vocabulaire : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
			4. Aisance : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
			5. Compréhension : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
			6. Interactions : De niveau inférieur au niveau élémentaire.
11. NIVEAU ÉLÉMENTAIRE (NIVEAU 2).
	* + 1. Prononciation : La prononciation, l’accent tonique, le rythme et l’intonation sont fortement influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.
			2. Structure : Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.
			3. Vocabulaire : Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d’expressions mémorisées.
			4. Aisance : Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L’emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l’attention.
			5. Compréhension : La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu’elles sont articulées lentement et distinctement.
			6. Interactions : Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L’interaction se limite à de simples échanges courants.
12. NIVEAU PRÉ-OPÉRATIONNEL (NIVEAU 3).
	* + 1. Prononciation : La prononciation, l’accent tonique, le rythme et l’intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.
			2. Structure : Les structures grammaticales et phrastiques associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien contrôlées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l’information.
			3. Vocabulaire : Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s’exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d’utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales
			4. Aisance : Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l’efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l’attention.
			5. Compréhension : Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l’accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d’usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.
			6. Interactions : Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers et dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
13. NIVEAU OPÉRATIONNEL (NIVEAU 4).
	* + 1. Prononciation : La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.
			2. Structure : Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.
			3. Vocabulaire : Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.
			4. Aisance : Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l’attention.
			5. Compréhension : Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.
			6. Interactions : Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.
14. NIVEAU AVANCÉ (NIVEAU 5).
	* + 1. Prononciation : Même s’ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l’accent tonique, le rythme et l’intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.
			2. Structure : Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l’information.
			3. Vocabulaire : Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s’exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.
			4. Aisance : Peut parler longuement avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais peut ne pas utiliser nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.
			5. Compréhension : Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.
			6. Interactions : Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur - auditeur.
15. NIVEAU EXPERT (NIVEAU 6).
	* + 1. Prononciation : Même s’il est possible qu’ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l’accent tonique, le rythme et l’intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.
			2. Structure : Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.
			3. Vocabulaire : Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s’exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.
			4. Aisance : Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique (par exemple pour insister sur un point). Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.
			5. Compréhension : Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.
			6. Interactions : Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.

OACI, Annexe 1 : Appendice 1, Supplément A

#### NMO 2.2.3.1 Crédit pour les pilotes militaires

1. Les pilotes militaires qui répondent aux impératifs du paragraphe 2.2.3.1 de la présente partie et de la NMO 2.2.3.1 peuvent se voir attribuer un crédit pour une licence ou qualification.
2. PILOTES MILITAIRES EN SERVICE ACTIF AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS. Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire ayant été en service actif dans les 12 mois précédant la demande de licence ou de qualification doit :
3. Réussir un test des connaissances sur les domaines d'exploitation figurant au paragraphe 2.2.3.1(b)(1) de la présente partie ;
4. Présenter une documentation indiquant la conformité aux impératifs de la NMO 2.2.3.1(c) pour au moins une qualification de catégorie d'aéronef ; et
5. Présenter une documentation montrant que le demandeur est ou a été, à tout moment durant les 12 mois civils précédant celui de la demande, titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire en service actif dans les forces armées de [ÉTAT].
6. QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE, DE CLASSE ET DE TYPE D’AÉRONEF. La Régie peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire une CPL avec qualification de catégorie, de classe ou de type d'aéronef s'il présente la preuve documentaire montrant de façon satisfaisante :
7. Qu'il a passé une épreuve de pilote et une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments de [ÉTAT] dans cette catégorie, cette classe ou ce type d'aéronef, selon le cas, en tant que PIC au cours des 12 mois civils précédant celui de la demande ; et
8. A au moins 10 vols en tant que PIC dans cette catégorie, celle classe ou de type d'aéronef, selon le cas, au cours des 12 mois civils précédant celui de la demande.
9. QUALIFICATION AUX INSTRUMENTS. Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire peut demander qu'une IR avions ou hélicoptères soit ajoutée à sa CPL si, dans les 12 mois civils précédant celui de la demande :
10. S'il a réussi une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments par les forces armées de [ÉTAT] dans la catégorie d'aéronef pour laquelle l’IR est recherchée ; et
11. S'il a obtenu l'autorisation des forces armées de [ÉTAT] d'effectuer des vols IFR dans les voies aériennes dans la catégorie et la classe d'aéronef pour laquelle l’IR est recherchée.
12. QUALIFICATION DE TYPE D’AÉRONEF. La Régie ne délivrera une qualification de type d'aéronef que pour ceux qu'elle a certifié pour des opérations civiles.
13. QUALIFICATION DE TYPE D’AÉRONEF APPOSÉE SUR UNE ATPL. La Régie peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire titulaire d'une ATPL une qualification de type d'aéronef, à condition que le pilote :
14. Détienne une qualification de catégorie et de type pour ce type d'aéronef au niveau de l’ATPL ; et
15. Ait réussi une épreuve officielle de pilote militaire de [ÉTAT] et une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments dans ce type d'aéronef en tant que PIC lors des 12 mois civils précédant celui de la demande.
16. DOCUMENTS PROBATOIRES. La Régie peut accepter les documents suivants comme preuve satisfaisante de statut de pilote militaire :
17. Une carte d'identité officielle délivrée au pilote par les forces armées de [ÉTAT] démontrant qu'il appartient à celles-ci ;
18. L'original ou une copie du certificat de libération ou de congé des forces armées de [ÉTAT] ;
19. Au moins un des documents suivants :
	* + 1. Un ordre des forces armées de [ÉTAT] en faisant un pilote militaire ;
			2. Un formulaire ou un carnet de vol des forces armées de [ÉTAT] indiquant le statut de pilote militaire ; ou
			3. Un ordre montrant que le demandeur est diplômé d'une école de l'aviation militaire de [ÉTAT] et est un pilote militaire qualifié ;
20. Un carnet de vol ou un formulaire officiel approprié ou un récapitulatif des forces armées prouvant le temps de vol dans des aéronefs militaires en tant que membre des forces armées de [ÉTAT] ;
21. Un dossier officiel des forces armées de [ÉTAT] de la désignation de PIC militaire ; et
22. Une note officielle de passage satisfaisant d'une vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments au cours des 12 mois civils précédant celui de la demande.

14 CFR 61.73

#### NMO 2.2.4.3 Procédures de validation des licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. La Régie, avant de passer l'accord requis par le paragraphe 2.2.4.3(a)(3) de la présente partie, sera convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément à au moins les impératifs de la présente partie, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et impératifs de délivrance des licences.
2. Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de [ÉTAT] ou d'un autre État contractant délégué par la Régie de [ÉTAT] doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de cet État contractant est conforme à au moins les impératifs de la présente partie. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à la Régie de [ÉTAT]. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant à la NMO 2.2.4.3(a) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États concernés visant à se fier au système de délivrance des licences.
3. Un test du droit aérien doit être arrangé si le système de [ÉTAT] est différent de celui de l’autre État contractant. D'autres domaines pouvant requérir un test des connaissances sont la météorologie, les procédures d'exploitation et la RT, si ceux de [ÉTAT] sont différents de ceux de l'autre État contractant.
4. La demande du certificat de validation se fait en soumettant à la Régie un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de celle-ci.

#### NMO 2.2.4.4 Procédures de conversion des licences d'équipage de conduite en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. La Régie qui délivre une licence convertie en se basant sur la licence d'un autre État contractant en demeure responsable.
2. La Régie, avant de passer l'accord requis par le paragraphe 2.2.4.4(a)(3) de la présente partie, sera convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément à au moins les impératifs de la présente partie, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et impératifs de délivrance des licences.
3. Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de [ÉTAT] ou d'un autre État contractant délégué par la Régie de [ÉTAT] doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de cet État contractant est conforme à au moins les impératifs de la présente partie. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à la Régie de [ÉTAT]. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant à la NMO 2.2.4.4(b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États concernés visant à se fier au système de délivrance des licences ou à l'utiliser.
4. Un test du droit aérien doit être arrangé si le système de [ÉTAT] est différent de celui de l’autre État contractant. D'autres domaines pouvant requérir un test des connaissances sont la météorologie, les procédures d'exploitation et la RT, si ceux de [ÉTAT] sont différents de ceux de l'autre État contractant.
5. Délivrance et nouvelle délivrance de licences et qualifications converties :
6. Lorsque [ÉTAT] dispose d'examinateurs pour administrer les vérifications de l'aptitude professionnelle pour le renouvellement d'une ou de plusieurs qualifications ou les tests des compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, ces vérifications/tests seront administrés par les examinateurs approuvés de [ÉTAT].
7. Lorsque [ÉTAT] ne dispose pas d’examinateurs pour administrer les vérifications de l'aptitude professionnelle pour le renouvellement d’une ou de plusieurs qualifications ou les tests des compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, la mise à disposition de ces examinateurs pour ces vérifications/tests de l’autre État contractant peut être arrangée dans l’accord requis par le paragraphe 2.2.4.4(a)(3) de la présente partie.
8. La demande de conversion d'une licence d'un autre État contractant se fait en soumettant à la Régie un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de la Régie.
9. La conversion des certificats médicaux ou le fait de se fier aux examens médicaux effectués dans l'autre État contractant peut aussi être abordée dans l'accord entre les gouvernements des États.

#### NMO 2.2.4.9 Procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. La Régie, avant de passer l'accord requis par le paragraphe 2.2.4.9(a)(3) de la présente partie, sera convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément à au moins les impératifs de la présente partie, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et impératifs de délivrance des licences.
2. Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de [ÉTAT] ou d'un autre État contractant délégué par la Régie de [ÉTAT] doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de cet État contractant est conforme à au moins les impératifs de la présente partie. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à la Régie de [ÉTAT]. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant à la NMO 2.2.4.9(a) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États concernés visant à se fier au système de délivrance des licences ou à l'utiliser.
3. Un test du droit aérien doit être arrangé si le système de [ÉTAT] est différent de celui de l’autre État contractant. Le test des connaissances peut aussi comprendre les impératifs de navigabilité de [ÉTAT] régissant la certification et la continuité de la navigabilité et les AMO et leurs procédures si cette réglementation est différente de celle de l'autre État contractant.
4. La demande du certificat de validation se fait en soumettant à la Régie un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de celle-ci.

#### NMO 2.2.4.10 Procédures de conversion des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant

1. La Régie qui délivre une licence convertie en se basant sur la licence d'un autre État contractant en demeure responsable.
2. La Régie, avant de passer l'accord requis par le paragraphe 2.2.4.10(a)(3) de la présente partie, sera convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément à au moins les impératifs de la présente partie, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et impératifs de délivrance des licences.
3. Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de [ÉTAT] ou d'un autre État contractant délégué par la Régie de [ÉTAT] doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de cet État contractant est conforme à au moins les impératifs de la présente partie. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à la Régie de [ÉTAT]. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant à la NMO 2.2.4.10(b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États concernés visant à se fier au système de délivrance des licences ou à l'utiliser.
4. Un test du droit aérien doit être arrangé si le système de [ÉTAT] est différent de celui de l’autre État contractant. Le test des connaissances peut aussi comprendre les impératifs de navigabilité de [ÉTAT] régissant la certification et la continuité de la navigabilité et les AMO et leurs procédures si cette réglementation est différente de celle de l'autre État contractant.
5. Délivrance et nouvelle délivrance de licences et qualifications converties :
6. Lorsque [ÉTAT] dispose d'examinateurs pour administrer les vérifications de l'aptitude professionnelle pour le renouvellement d'une ou de plusieurs qualifications ou les tests des compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, ces tests/vérifications seront administrés par les examinateurs approuvés de [ÉTAT] ;
7. Lorsque [ÉTAT] ne dispose pas d’examinateurs pour administrer les vérifications de l'aptitude professionnelle pour le renouvellement d’une ou de plusieurs qualifications ou les tests des compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, la mise à disposition de ces examinateurs de l’autre État contractant peut être arrangée dans l’accord requis par le paragraphe 2.2.4.10(a)(3) de la présente partie.
8. La demande de conversion d'une licence d'un autre État contractant se fait en soumettant à la Régie un formulaire dûment rempli, qui peut être obtenu auprès de la Régie.

#### NMO 2.2.4.11 Validation automatique des licences délivrées par des États contractants faisant l’objet d'un accord formel dans le cadre des réglementations communes d’octroi des licences

1. La pièce jointe aux licences validées automatiquement délivrées par [DIRECTEUR DU SERVICE DE DÉLIVRANCE DES LICENCES OU DE LA RÉGIE OU DE L’AUTORITÉ RÉGIONALE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ] figure comme suit :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pour utilisation par la RAA uniquement ou | 1. [RAA/ÉTAT/MINISTÈRE des Transports ou | Pour utilisation par la RAA uniquement ou |
| RSOO de délivrance | Autorité régionale de supervision de la sécurité] | RSOO de délivrance |
|  | **PIÈCE JOINTE [XXX] AUX LICENCES** |  |
|  | **VALIDÉES AUTOMATIQUEMENT** |  |
|  |  |
|  |
| 2. La licence est automatiquement validée par tous les États mentionnés à la ligne 3, dans le cadre d’un accord enregistré auprès de l’OACI. Le numéro d’enregistrement auprès de l’OACI est : [ ]. |
| 3. Les États contractants qui valident la présente licence automatiquement sont : [ ] |
| 4. [Signature ou tampon] |
| 5. Date de délivrance : [jj/mm/aaaa] |
| 6. Si délivrée par une RSOO :Les États contractants de [Autorité régionale de supervision de la sécurité] sont : [Liste des États membres de la RSOO] |

Formulaire RAA en date de 11/2019

1. Le numéro de pièce jointe, à remplir dans le champ marqué [XXX], est le numéro d’identification du service de délivrance.

OACI, Annexe 1, Supplément C : 1.1 ; 1.2 ; 2

#### NMO 2.2.8 Spécifications et format de la licence

1. Les détails suivants figurent sur la licence et la numérotation est en chiffres romains :
2. Nom de [ÉTAT] (en caractères gras) ;
3. Titre de la licence (en caractères très gras) ;
4. Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service délivrant la licence ;
5. Nom complet du titulaire de la licence (inclure le nom en alphabet latin si la langue nationale utilise un autre alphabet) ;

(IVa). Date de naissance ;

1. Adresse du titulaire de la licence ;
2. Nationalité du titulaire de la licence ;
3. Signature du titulaire de la licence ;
4. Service et, si nécessaire, conditions de délivrance de la licence ;
5. Certification concernant la validité et autorisation pour le titulaire de la licence d’en exercer les privilèges ;
6. Signature de l’agent délivrant la licence et date de cette délivrance ;
7. Sceau ou tampon du service de délivrance de la licence ;
8. Qualifications (comme catégorie, classe et type d’aéronef, cellule, contrôle d’aérodrome, etc.) ;
9. Remarques (c’est-à-dire avals spéciaux ayant trait aux limitations et avals de privilèges, dont un aval des compétences linguistiques et autres informations requises conformément à l’Article 39 de la Convention de Chicago) ;
10. Tout autre détail désiré par le service délivrant la licence.
11. Les privilèges et qualifications sont clairement identifiés sur la licence aux points (IX) et (XII).

N. B. : Au point (VI), la nationalité censée être celle du titulaire de la licence.

OACI, Annexe 1 : 5.1.1.1, 5.1.1.2

#### NMO 2.3.1.7 Enregistrement du temps de vol

1. Les dossiers de vol en tant que pilote doivent contenir les détails figurant aux NMO 2.3.1.7(b) et (c) ci-après.
2. Afin de répondre aux impératifs du paragraphe 2.3.1.6 de la présente partie, chaque personne doit enregistrer les informations suivantes pour chaque vol effectué ou leçon suivie :
3. Détails personnels :
	* + 1. Nom du titulaire de la licence
			2. Adresse du titulaire de la licence
4. Pour chaque vol :
	* + 1. Nom du PIC
			2. Date du vol
			3. Lieu et heure de départ et d’arrivée
			4. Type et immatriculation de l’aéronef
5. Pour chaque session dans un FSTD :
	* + 1. Type et numéro de qualification du FSTD
			2. Instruction en FSTD
			3. Date
			4. Durée totale de la session
6. Fonction du pilote :
	* + 1. Solo
			2. Commandant de bord
			3. CP
			4. Double commande
			5. FI
7. Enregistrement du temps de vol.
8. Enregistrement du temps de vol en solo :
	* + 1. Un élève-pilote ne peut enregistrer en tant que temps de vol en solo que le temps pendant lequel le pilote est le seul occupant de l'aéronef.
9. Enregistrement du temps de vol en tant que commandant de bord :
10. Le demandeur ou le titulaire d'une licence de pilote peut enregistrer en tant que temps de vol en qualité de commandant de bord, celui pendant lequel cette personne :
	* + - 1. Est la seule à manipuler les commandes d'un aéronef pour lequel elle est qualifiée ; et
				2. Fait fonction de commandant de bord d'un aéronef requérant plus d'un pilote aux termes de la certification de type de l'aéronef ou de la réglementation régissant le vol.
			1. Un instructeur homologué peut enregistrer le temps de vol en tant que commandant de bord tout le temps de vol lorsqu'il agit en tant qu'instructeur homologué.
			2. Un élève-pilote peut enregistrer comme temps de vol en tant que PIC tous les temps de vol en solo et ceux d'élève PIC, à condition que ce temps soit contresigné par l'instructeur.
11. Enregistrement du temps en tant que CP :
	* + 1. Une personne ne peut enregistrer son temps de vol en tant que CP que lorsqu'elle occupe un siège de pilote en tant que CP d'un aéronef requérant plus d'un pilote aux termes de la certification de type de l'aéronef ou de la réglementation régissant le vol.
12. Enregistrement du temps de vol aux instruments :
	* + 1. Une personne ne peut enregistrer un temps de vol aux instruments que pour les vols durant lesquels elle fait voler d'aéronef en faisant seulement référence aux instruments dans des conditions réelles ou simulées de vol.
13. Enregistrement du temps d'instruction :
	* + 1. Une personne peut enregistrer le temps d'instruction lorsqu'un instructeur homologué assure sa formation dans un aéronef ou un FSTD.
			2. Le temps d'instruction est enregistré dans un dossier (comme le carnet de bord) et avalisé par l'instructeur homologué.

14 CFR 61.51

JAR-FCL 1/2/4.080

#### NMO 2.3.2.5 Autorisation de catégorie II et III

1. La Régie délivrera par lettre une autorisation de pilote de CAT II ou CAT III, dans le cadre de l’IR ou de l’ATPL d’un demandeur.
2. Lorsqu'elle est délivrée pour la première fois, l'autorisation comportera les limitations suivantes :
3. Pour les opérations de CAT II, 500 m RVR et 45,5 m DH ; et
4. Pour les opérations de CAT III, comme le spécifie le document d'autorisation.
5. Pour supprimer les limitations des autorisations de pilote de CAT II ou CAT III :
6. Le titulaire d'une limitation de CAT II peut faire supprimer les limitations en démontrant que, depuis le début du sixième mois précédent, il a effectué trois approches ILS de CAT II avec une DH de 45,5 m pour un atterrissage dans des conditions réelles ou simulées aux instruments ; et
7. Le titulaire d'une limitation de CAT III peut faire supprimer les limitations en prouvant son expérience comme le spécifie l'autorisation.
8. Pour répondre aux impératifs d'expérience figurant au paragraphe 2.3.2.5(c) de la présente partie ou pour l'épreuve pratique requise par la présente partie pour une autorisation de pilote CAT II ou CAT III, selon le cas, le titulaire ou le demandeur d'une autorisation peut utiliser un simulateur de vol ou un dispositif d'entraînement au vol s'il est approuvé à cette fin par la Régie.
9. CAT II : IMPÉRATIFS RELATIFS AU TEST DES COMPÉTENCES.
10. Le demandeur des autorisations suivantes doit réussir un test des compétences :
	* + 1. La délivrance ou le renouvellement d'une autorisation de pilote de CAT II.
			2. L'ajout d'un autre type d'aéronef à une autorisation de pilote de CAT II.
11. Pour être habilité à passer le test des compétences pour une autorisation délivrée aux termes du paragraphe 2.3.2.5 de la présente partie, un demandeur doit :
	* + 1. Répondre aux impératifs du paragraphe 2.3.2.5 de la présente partie ; et
			2. Si le demandeur n’a pas réussi un test des compétences pour cette autorisation lors des 12 mois civils précédant celui du test :
				1. Répondre aux impératifs du paragraphe 8.4.1.10 de la présente réglementation ; et
				2. Avoir effectué au moins six approches ILS lors des 6 mois civils précédant celui du test, dont au moins trois doivent l'avoir été sans utiliser un coupleur d'approche.
12. Un demandeur doit effectuer les approches spécifiées à la NMO 2.3.2.5(e)(2)(ii)(B) :
	* + 1. Dans des conditions réelles ou simulées de vol aux instruments ;
			2. À la DH minimale pour l'approche ILS dans le type d'aéronef dans lequel le test pratique doit être effectué, sauf que les approches n'ont pas besoin d'être effectuées à la DH autorisée pour les opérations de CAT II ;
			3. À la DH autorisée pour les opérations de CAT II, seulement si cela se fait dans un simulateur de vol approuvé ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé ; et
			4. Dans un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui dans lequel le test pratique doit être effectué ou dans un FSTD approuvé qui :
				1. Représente un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
				2. Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de la partie 3 de la présente réglementation.
13. Le temps de vol acquis pour répondre aux impératifs de la NMO 2.3.2.5(e)(2)(ii)(B) peut servir pour répondre à ceux de la NMO 2.3.2.5(e)(2)(ii)(A).
14. CAT II : PROCÉDURES RELATIVES AU TEST DES COMPÉTENCES. Le test des compétences comprend une partie orale et une partie en vol.
15. PARTIE ORALE. Lors de la partie orale de l'épreuve pratique, un demandeur doit faire la preuve de ses connaissances dans les domaines suivants :
	* + 1. Distance d'atterrissage requise ;
			2. Reconnaissance de la DH ;
			3. Procédures et techniques d'approche interrompue en utilisant des affichages calculés ou fixes de guidage d'approche ;
			4. Utilisation et limitation de la RVR ;
			5. Utilisation d'indices visuels, leur disponibilité ou leurs limitations et altitude à laquelle on peut normalement les discerner par RVR limitée ;
			6. Procédures et techniques ayant trait au passage du vol visuel au vol non visuel lors de l'approche finale par RVR limitée ;
			7. Effet du cisaillement vertical et horizontal du vent ;
			8. Caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage lumineux de piste ;
			9. Caractéristiques et limitations du système directeur de vol, du coupleur d'auto-approche (dont le type à axes indépendants si l'aéronef en est doté), du système automanettes (si l'aéronef en est doté) et des autres équipements requis pour la CAT II ;
			10. Tâches affectées au CP lors des approches de CAT II, sauf si l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ne requiert pas de CP ; et
			11. Systèmes d'alerte de défaillance des instruments et de l'équipement.
16. PARTIE EN VOL. Les impératifs suivants s’appliquent à la partie de l’épreuve pratique effectuée en vol :
	* + 1. La partie en vol est effectuée dans un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l’autorisation est recherchée ou dans un FSTD approuvé qui :
				1. Représente un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
				2. Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de la partie 3 de la présente réglementation.
			2. La partie en vol se compose d'au moins deux approches ILS à 30 m au-dessus du sol, dont au moins une avec atterrissage et une interrompue.
			3. Toutes les approches effectuées lors de la partie en vol le sont en utilisant un système approuvé de commandes de vol et de guidage, sauf si un coupleur d'auto-approche est installé, et au moins une approche est faite manuellement avec les commandes directrices de vol.
			4. Si un avion multimoteur dont la performance lui permet d'effectuer une approche interrompue avec un moteur en panne est utilisé pour l'épreuve pratique, la partie de celle-ci effectuée en vol comprend une approche avec un seul moteur, avec le moteur le plus critique, si cela s'applique, réglé au ralenti ou à poussée zéro, avant d'arriver à la radioborne intermédiaire.
			5. Si un FSTD multimoteur approuvé est utilisé pour l'épreuve pratique, le demandeur effectue une approche interrompue avec, si cela s'applique, le moteur le plus critique en panne.
			6. Pour une autorisation concernant un aéronef requérant une qualification de type, le demandeur doit réussir une épreuve pratique en coordination avec un CP détenant une qualification de type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée.
			7. Un inspecteur ou un évaluateur peut administrer l'interrogation orale à tout moment pendant l'épreuve pratique.
17. CAT III : IMPÉRATIFS RELATIFS AU TEST DES COMPÉTENCES.
18. La Régie requerra qu’un demandeur réussisse un test des compétences sur les domaines suivants :
	* + 1. La délivrance ou le renouvellement d'une autorisation de pilote de CAT III.
			2. L'ajout d'un autre type d'aéronef à une autorisation de pilote de CAT III.
19. Pour être habilité pour le test des compétences, un demandeur doit :
	* + 1. Répondre aux impératifs du paragraphe 2.3.2.5 de la présente partie ; et
			2. Si le demandeur n’a pas réussi une épreuve pratique pour cette autorisation lors des 12 mois civils précédant celui du test :
				1. Répondre aux impératifs des paragraphes 8.4.1.10, 8.10.1.20 et 8.10.1.32 de la présente réglementation ; et
				2. Avoir effectué au moins six approches ILS lors des 6 mois civils précédant celui du test, dont au moins trois doivent l'avoir été sans utiliser un coupleur d'approche.
20. Un demandeur doit effectuer les approches spécifiées à la NMO 2.3.2.5(2)(ii)(B) :
	* + 1. Dans des conditions réelles ou simulées de vol aux instruments ;
			2. À la DH d'alerte ou la DH pour l'approche ILS avec le type d'aéronef dans lequel l'épreuve pratique est effectuée ;
			3. Pas nécessairement à la DH autorisée pour les opérations de CAT III ;
			4. À la hauteur d'alerte ou la DH, selon le cas, autorisée pour les opérations de CAT III, seulement si cela se fait dans un simulateur de vol approuvé ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé ; et
			5. Dans un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui dans lequel le test pratique doit être effectué ou dans un simulateur de vol approuvé qui :
				1. Représente un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
				2. Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de la partie 3 de la présente réglementation.
21. IMPÉRATIFS RELATIFS AUX CONNAISSANCES : Un demandeur doit faire la preuve de ses connaissances dans les domaines suivants :
	* + 1. Distance d'atterrissage requise ;
			2. Détermination et reconnaissance de la hauteur d'alerte ou de la DH, selon le cas, dont l'utilisation d'un altimètre radar.
			3. Reconnaissance de défaillances importantes avant et après l'arrivée à la hauteur d'alerte ou la DH, selon le cas, et réactions correctes à ces défaillances ;
			4. Procédures et techniques d'approche interrompue faisant appel à des affichages d'attitude et de guidage calculés ou fixes et perte d'assiette attendue ayant trait à la remise manuelle ou automatique des gaz et altitude d'initiation si cela s'applique ;
			5. Utilisation et limitations de la RVR, dont la détermination de la RVR de contrôle et des transmissiomètres requis ;
			6. Utilisation, disponibilité ou limitation des indices visuels et altitude à laquelle ils sont normalement visibles avec une RVR limitée, dont :
				1. Détérioration inattendue des conditions RVR minimales lors de l'approche, de l'arrondi et de la décélération;
				2. Démonstration des références visuelles attendues dans des conditions météorologiques minimales ;
				3. Séquence attendue des indices visuels lors d'une approche pour laquelle la visibilité et à ou au-dessus des minimums pour l'atterrissage ; et
				4. Procédures et techniques ayant trait au passage du vol aux instruments au vol visuel lors de l'approche finale par RVR limitée ;
			7. Effet du cisaillement vertical et horizontal du vent ;
			8. Caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage lumineux de piste ;
			9. Caractéristiques et limitations du système directeur de vol, du coupleur d'auto-approche (dont le type à axes indépendants si l'aéronef en est doté), du système automanettes (si l'aéronef en est doté) et des autres équipements de CAT III ;
			10. Tâches affectées au CP lors opérations de CAT III, sauf si l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ne requiert pas de CP ;
			11. Reconnaissance des limites de la position acceptable de l'aéronef et du suivi de la trajectoire de vol lors de l'approche, de l'arrondi et de la décélération, si cela s'applique ; et
			12. Reconnaissance des défauts ou anomalies des systèmes de bord ou au sol, particulièrement après avoir dépassé la hauteur d'alerte ou de décision, selon le cas, et réaction à ceux-ci.
22. IMPÉRATIFS EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE AU VOL.
	* + 1. Un demandeur peut effectuer l’épreuve pratique dans un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l’autorisation est recherchée ou dans un simulateur de vol approuvé qui :
				1. Représente un aéronef de la même catégorie, de la même classe et du même type, selon le cas, que celui pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
				2. Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de la partie 3 de la présente réglementation.
			2. L'épreuve pratique comprend au moins deux approches ILS à 30 m au-dessus du sol, dont une avec atterrissage et une avec interruption d'atterrissage à partir d'une altitude très basse pouvant entraîner un posé lors de la manœuvre de remise des gaz ;
			3. Le demandeur effectue toutes les approches, lors de l'épreuve pratique, avec le système d'atterrissage automatique approuvé ou un système d'atterrissage équivalent approuvé par la Régie.
			4. Si un aéronef multimoteur dont la performance lui permet d'effectuer une approche interrompue avec un moteur en panne est utilisé pour l'épreuve pratique, celle-ci comprend une approche interrompue avec le moteur le plus critique, si cela s'applique, réglé au ralenti ou à poussée zéro, avant d'arriver à la radioborne intermédiaire ou extérieure ;
			5. Si un simulateur d'entraînement au vol ou un dispositif d'entraînement au vol multimoteur approuvé est utilisé, le demandeur effectue une approche interrompue avec un moteur qui est le plus critique, si cela s'applique, en panne ;
			6. Pour une autorisation concernant un aéronef requérant une qualification de type, le demandeur doit réussir une épreuve pratique en coordination avec un pilote vérificateur détenant une qualification de type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
			7. Sous réserve des limitations du présent paragraphe, pour les opérations de CAT IIIB dépendant de l'utilisation d'un système de contrôle passif de la décélération après panne, le demandeur effectue au moins une décélération manuelle faisant appel à une référence visuelle ou à une combinaison de références visuelles et aux instruments. Le demandeur initie cette manœuvre en déconnectant le système de contrôle de décélération après panne :
				1. Après le posé du train principal ;
				2. Avant le touché du train avant ;
				3. Dans des conditions représentatives de la pire déflexion latérale lors du touché permettant de se poser en toute sécurité sur la piste ; et
				4. Dans des conditions météorologiques anticipées pour les opérations de CAT IIIB.
23. Un inspecteur ou un évaluateur peut administrer l'interrogation orale à tout moment pendant l'épreuve pratique.

14 CFR 61.67, 61.68

#### NMO 2.3.3 Élèves-pilotes

1. Un élève-pilote qui s'entraîne avant le vol en solo obtient et enregistre une formation au vol sur les manœuvres et procédures suivantes, telles qu'elles s'appliquent à chaque qualification de catégorie et de classe spécifiée dans la sous-section appropriée de la présente NMO.

N. B. : (SE) indique que l'article ne concerne qu'un aéronef monomoteur. (ME) indique que l'article ne concerne qu'un aéronef multimoteur.

14 CFR 61.87(c)(1)

#### NMO 2.3.3.2 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie avion

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un avion, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol, le fonctionnement du groupe motopropulseur et les systèmes de l’aéronef ;
3. Évolution ou circulation au sol, dont les élans ;
4. Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux ;
5. Vol direct et en palier et virages dans les deux directions ;
6. Montée initiale et virages en montée ;
7. Circuits d’aérodrome, y compris les procédures d’entrée et de sortie ;
8. Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
9. Descentes, avec et sans virages, dans des configurations à traînée élevée et faible ;
10. Vol à des vitesses anémométriques diverses, du vol de croisière à un vol à faible vitesse ;
11. Débuts de décrochage à des assiettes de vol et des combinaisons de poussée diverses avec redressement initié au signe d'un décrochage et redressement après décrochage total ;
12. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
13. Manœuvres à référence sur station au sol ;
14. Approches de l’aire d’atterrissage avec des défaillances simulées de moteur ;
15. Glissages pour un atterrissage (SE seulement) ; et
16. Remises des gaz.

14 CFR 61.87(d) et (e)

#### NMO 2.3.3.3 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie hélicoptère

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un hélicoptère, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol, le fonctionnement du groupe motopropulseur et les systèmes de l’aéronef ;
3. Évolution ou circulation au sol, dont les élans ;
4. Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux ;
5. Vol direct et en palier et virages dans les deux directions ;
6. Montée initiale et virages en montée ;
7. Circuits d’aérodrome, y compris les procédures d’entrée et de sortie ;
8. Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
9. Descentes, avec et sans virages, dans des configurations à traînée élevée et faible ;
10. Vol à des vitesses anémométriques diverses ;
11. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
12. Manœuvres à référence sur station au sol ;
13. Approches de l’aire d’atterrissage ;
14. Vol stationnaire et virages en vol stationnaire ;
15. Remises des gaz ;
16. Procédures d'urgence simulées, dont descentes en autorotation avec reprise de poussée et reprise de poussée pour vol stationnaire ;
17. Décélérations rapides ; et
18. Approches et atterrissages avec panne simulée d'un moteur (ME uniquement).

14 CFR 61.87(f)

#### NMO 2.3.3.4 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie à sustentation motorisée

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un aéronef à sustentation motorisée, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol, le fonctionnement du groupe motopropulseur et les systèmes de l’aéronef ;
3. Évolution ou circulation au sol, dont les élans ;
4. Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux ;
5. Vol direct et en palier et virages dans les deux directions ;
6. Montée initiale et virages en montée ;
7. Circuits d’aérodrome, y compris les procédures d’entrée et de sortie ;
8. Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
9. Descentes avec et sans virages ;
10. Vol à des vitesses anémométriques diverses, du vol de croisière à un vol à faible vitesse ;
11. Débuts de décrochage à des assiettes de vol et des combinaisons de poussée diverses avec redressement initié au signe d'un décrochage et redressement après décrochage total ;
12. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
13. Manœuvres à référence sur station au sol ;
14. Approches d’atterrissage avec des défaillances simulées de moteur ;
15. Remises des gaz ;
16. Approches de l’aire d’atterrissage ;
17. Vol stationnaire et virages en vol stationnaire ; et
18. Approches et atterrissages avec panne simulée d'un moteur (ME uniquement).

14 CFR 61.87(h)

#### NMO 2.3.3.5 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie dirigeable

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un dirigeable, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol, le fonctionnement du groupe motopropulseur et les systèmes de l’aéronef ;
3. Évolution ou circulation au sol, dont les élans ;
4. Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux ;
5. Vol direct et en palier et virages dans les deux directions ;
6. Montée initiale et virages en montée ;
7. Circuits d’aérodrome, y compris les procédures d’entrée et de sortie ;
8. Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
9. Descentes avec et sans virages ;
10. Vol à des vitesses anémométriques diverses, du vol de croisière à un vol à faible vitesse ;
11. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
12. Manœuvres à référence sur station au sol ;
13. Haubanage, lestage et contrôle de la pression des ballonnets et surchauffe ; et
14. Atterrissages avec une assiette statique positive et négative.

14 CFR 61.87(j)

#### NMO 2.3.3.6 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie ballon

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un ballon, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures d'agencement et d'assemblage ;
3. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol et les systèmes de l’aéronef ;
4. Montées et descentes ;
5. Procédures d'atterrissage et de remise en état ;
6. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
7. Fonctionnement des sources d'air chaud ou de gaz, des ballasts, des soupapes, des évents et panneaux de déchirure, selon le cas ;
8. Utilisation des soupapes de dégonflement ou des panneaux de déchirure pour une situation d'urgence simulée ;
9. Les effets du vent sur les angles de montée et d'approche ; et
10. Détection des obstacles et techniques pour les éviter.

14 CFR 61.87(k)

#### NMO 2.3.3.7 Manœuvres et procédures pour la formation d'un élève-pilote avant le vol en solo ─ Catégorie planeur

1. Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un planeur, obtient et enregistre une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :
2. Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol, les systèmes de l'aéronef et le fonctionnement du groupe motopropulseur, si cela s'applique ;
3. Évolution ou circulation au sol, dont les élans, le cas échéant ;
4. Décollages, normaux et par vents latéraux ;
5. Vol direct et en palier et virages dans les deux directions, si cela s'applique ;
6. Circuits d'aérodrome, y compris les procédures d'entrée ;
7. Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
8. Descentes, avec et sans virages, dans des configurations à traînée élevée et faible ;
9. Vol à des vitesses anémométriques diverses ;
10. Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
11. Manœuvres à référence sur station au sol ;
12. Inspection du câble de traction et passage en revue des signaux et procédures de largage, si cela s'applique ;
13. Procédures de remorquage aérien, au sol ou de décollage autonome ;
14. Procédures de démontage et de montage du planeur ;
15. Début de décrochage, décrochage et redressement ;
16. Vols planés, virages et spirales ;
17. Atterrissages, normaux et par vents latéraux ;
18. Glissages pour un atterrissage ;
19. Procédures et techniques de vol en thermique ; et
20. Procédures des opérations d'urgence, dont la rupture du câble de traction.

14 CFR 61.87(i)

#### NMO 2.11.1.3 Médecins aéronautiques examinateurs

1. La formation de base en médecine aéronautique des AME comprend les éléments suivants :
2. Formation de base en médecine aéronautique
3. Physique de l’atmosphère et de l’espace
4. Connaissances de base en aéronautique
5. Physiologie de l’aviation
6. Ophtalmologie
7. Otorhinolaryngologie
8. Cardiologie et médecine générale
9. Neurologie
10. Psychiatrie en médecine aéronautique
11. Psychologie
12. Dentisterie
13. Accidents, évacuation et survie
14. Législation, règles et réglementations
15. Évacuation par air
16. Médecine et vol
17. La formation avancée en médecine aéronautique des AME comprend les éléments suivants :
18. Milieu de travail du pilote
19. Physiologie aérospatiale
20. Ophtalmologie
21. Otorhinolaryngologie
22. Cardiologie et médecine générale
23. Neurologie/psychiatrie
24. Facteurs humains dans l’aviation
25. Médecine tropicale
26. Hygiène
27. Médecine spatiale

AMC à JAR-FCL 3.090

#### NMO 2.11.1.8 Certificat médical

1. Les détails suivants doivent figurer sur le certificat médical :
2. Nom de l’État
3. Numéro du certificat médical
4. Nom complet du titulaire
5. Date de naissance du titulaire
6. Adresse du titulaire
7. Nationalité du titulaire
8. Signature du titulaire
9. Certificat médical de Classe 1, 2 ou 3
10. Date de délivrance
11. Validité
12. Limitations
13. Service de délivrance
14. Signature du service de délivrance
15. Signature de l’examinateur/membre du personnel de la CAA
16. Nom de l’examinateur/membre du personnel de la CAA (en caractères d’imprimerie)
17. Numéro d’autorisation de l’examinateur
18. Date de l’examen et État de l’examen

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]