

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**

Travail - Justice - Solidarité

-----  
**MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE**

-----  
**AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE**



**RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE**

**R.A.G. 01 – PARTIE PEL**

**LICENCES DU PERSONNEL**

Édition 02 - Juin 2017

Amendement 02 – Juin 2020



**PEL**

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

<b>Titre</b>	<b>Page</b>	<b>N° d'Édition</b>	<b>Date d'Édition</b>	<b>N° Amendement</b>	<b>Date Amendement</b>
PG		03	Juin 2020	00	
LPE	2	03	Juin 2020	00	
EE/AMD	3 - 4	03	Juin 2020	00	
LR	5	03	Juin 2020	00	
TDM	6 - 26	03	Juin 2020	00	
R.A.G 01 – PARTIE PEL	1 - 274	03	Juin 2020	00	
NMO R.A.G 01 – PARTIE PEL	1 - 109	03	Juin 2020	00	



## ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

### ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
01	Octobre 2015	Édition Initiale
02	Juin 2017	Refonte du Règlement



**AMENDEMENTS**

Numéro	Date	Page	Motifs
01	Mars 2019		<p>Intégration de l'Amendement N° 175 de l'Annex 1 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Introduction d'une structure réglementaire pour la délivrance des licences de télépilote et fourniture d'un cadre mondial pour la réglementation de la délivrance des licences de RPAS à l'appui de l'exécution des vols internationaux ;</li> <li>b) Approbation et reconnaissance mondial des AMO ; normes de conception et maintien de la navigabilité ;</li> <li>c) Ajustement du renvoi aux prescriptions de l'OMM relatives aux qualifications, aux compétences, à l'enseignement et à la formation du personnel de météorologie aéronautiques.</li> </ul>
02	Juin 2020		<p>Intégration de l'Amendement N° 176 de l'Annex 1 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.</p> <p>Harmonisation avec l'amendement no 5 des PANS-TRG ; nouvelles définitions ; mise à jour des exigences pour les agents techniques d'exploitation et introduction de dispositions relatives aux instructeurs de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne ; modification des dispositions relatives aux aéronefs à sustentation motorisée et légères mises à jour des dispositions actuelles.</p>



**LISTE DES RÉFÉRENCES**

Référence	Source	Titre	N° Édition	Date Édition
Loi	République de Guinée	Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		J.O du 28 Novembre 2013
Annexe 1	OACI	Licences du personnel	1 <sup>ère</sup> Édition / Amendement 173	Juillet 2011 8 Nov.2018
MCAR - RAG 02		LICENCES DU PERSONNEL	Version 2.8	Novembre 2014
Annexe 1	OACI	LICENCES DU PERSONNEL	2 <sup>ème</sup> Éditions / Amendement 175	16 Juillet 2018 8 Novembre 2018
Annexe 1	OACI	LICENCES DU PERSONNEL	2 <sup>ème</sup> Édition / Amendement 176	20 Juillet 2020 5 Novembre 2020



**TABLE DES MATIERES**

Ref,	TITRES	PAGES
	<i>(LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT)</i>	
	<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES</b>	<b>2</b>
	<b>ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS</b>	<b>3 - 4</b>
	<b>LISTE DES RÉFÉRENCES</b>	<b>5</b>
	<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>6 - 26</b>
	<b>CHAPITRE 1 PARTIE PEL – DÉLIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	<b>1</b>
<b>PEL 1</b>	<b>- DEFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES.....</b>	<b>1</b>
PEL.1.0	- DOMAINED'APPLICATION.....	<b>1</b>
PEL.1.1	- DEFINITIONS.....	<b>1</b>
PEL.1.1.1	- ABREVIATIONS.....	<b>14</b>
PEL.1.2	- REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES.....	<b>16</b>
<b>PEL.1.2.1</b>	<b>- AUTORISATION D'EXERCER DES FONCTIONS EN QUALITE DE MEMBRE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE.....</b>	<b>17</b>
PEL.1.2.2	- METHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE.....	<b>18</b>
PEL.1.2.2.3	- Validation d'une Licence aux TERMES d'un ACCORD FORMEL Conclu entre des ÉTATS Contractants dans le cadre de Règlements communs relatifs à la Délivrance de Licences.....	<b>18</b>
PEL.1.2.3	- PRIVILEGES DU TITULAIRE D'UNE LICENCE.....	<b>20</b>
PEL.1.2.4	- APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>20</b>
PEL.1.2.4.6.1	- LES MEDECINS-EXAMINATEURS(AME).....	<b>22</b>
PEL.1.2.4.6.2	- LES MEDECINS-EXAMINATEURS (AME).....	<b>22</b>
PEL.1.2.4.7.1	- FAUSSE DECLARATION.....	<b>22</b>
PEL.1.2.4.10	- CIRCONSTANCES SPECIALES.....	<b>24</b>



PEL.1.2.5	- VALIDITE DES LICENCES.....	<b>25</b>
PEL.1.2.5.0	- VALIDITÉ DES LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS ET CERTIFICATS.....	<b>25</b>
PEL.1.2.5.1.1	- Condition d'Experience Récente.....	<b>26</b>
PEL.1.2.5.2	- VALIDITE DU CERTIFICAT MEDICAL.....	<b>27</b>
PEL.1.2.5.2.6	- CAS DANS LESQUELS L'EXAMEN MEDICAL PEUT ETRE DIFFERE.....	<b>29</b>
PEL.1.2.6	- DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE.....	<b>30</b>
PEL.1.2.7	- USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES.....	<b>30</b>
PEL.1.2.8	- FORMATION HOMOLOGUEE ET ORGANISME DE FORMATION AGREE.....	<b>31</b>
PEL.1.2.8.7	- Tests et Contrôles des Connaissances et des Compétences – Heure, Lieu, Personnes Désignées et Format.....	<b>33</b>
PEL.1.2.8.8	- Tests et Contrôles des Connaissances et des Compétences – Conditions préalables, Notes de passage et Reprise de test après un Échec.....	<b>34</b>
<b>PEL.1.2.8.9</b>	- UTILISATION DE SIMULATEURS D'ENTRAINEMENT AU VOL.....	<b>36</b>
<b>PEL.1.2.8.10</b>	- Confiance accordée au Système de Formation et d'Organisation de tests d'un autre état Contractant.....	<b>37</b>
<b>PEL.1.2.9</b>	- COMPÉTENCES LINGUISTIQUES.....	<b>38</b>
<b>PEL.1.3</b>	- DÉLÉGATION DE POUVOIR.....	<b>40</b>
<b>CHAPITRE 2</b>		
<b>PEL.2.0</b>	- <b>LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES*</b> .....	<b>42</b>
<b>PEL.2.1</b>	- <b>REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE</b> .....	<b>42</b>
PEL.2.1.1	- CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DES LICENCES.....	<b>42</b>
PEL.2.1.1.4	- Mesures de Transition Applicables à la Catégorie d'Aéronef à Sustentation Motorisée.....	<b>44</b>
PEL.2.1.2	- QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE.....	<b>44</b>
PEL.2.1.3	- QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE.....	<b>44</b>
PEL.2.1.4	- CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES.....	<b>45</b>



PEL.2.1.5	- <b>CONDITIONS EXIGEES POUR LA DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE</b> .....	<b>46</b>
PEL.2.1.5.1	- QUALIFICATION DE CLASSE.....	<b>46</b>
PEL.2.1.5.2	- QUALIFICATION DE TYPE au titre du § PEL.2.1.3.2, alinéa a) .....	<b>46</b>
<b>PEL.2.1.5.3</b>	- <b>QUALIFICATION DE TYPE au titre du § PEL.2.1.3.2, alinéa b) ou c)</b> .....	<b>47</b>
PEL.2.1.6	- UTILISATION D'UN FSTD POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION D'HABILETE.....	<b>48</b>
PEL.2.1.7	- CAS OU UNE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS EST NECESSAIRE.....	<b>49</b>
PEL.2.1.8	- CAS OU UNE AUTORISATION D'ASSURER L'INSTRUCTION EST NECESSAIRE.....	<b>49</b>
PEL.2.1.9	- PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL.....	<b>50</b>
<b>PEL.2.1.10</b>	- LIMITATION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 65 ANS.....	<b>50</b>
<b>PEL.2.1.11</b>	- EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE RECENTE ET DE COMPETENCE PROFESSIONNELLE.....	<b>51</b>
<b>PEL.2.2</b>	- <b>ÉLEVE- PILOTE</b> .....	<b>54</b>
PEL.2.2.2	- INSTRUCTION AVANT LE VOL EN SOLO.....	<b>54</b>
PEL.2.2.3	- APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>54</b>
PEL.2.2.4	- EXIGENCES POUR LE VOL EN SOLO.....	<b>54</b>
PEL.2.2.5	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE AVION.....	<b>54</b>
PEL.2.2.6	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE HELICOPTERE.....	<b>55</b>
PEL.2.2.7	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE A SUSTENTATION MOTORISÉE.....	<b>55</b>
PEL.2.2.8	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE DIRIGEABLE.....	<b>55</b>
PEL.2.2.9	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE BALLON.....	<b>55</b>
PEL.2.2.10	- MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATÉGORIE PLANEUR.....	<b>55</b>



<b>PEL.2.3</b>	<b>- LICENCE DE PILOTE PRIVE.....</b>	<b>55</b>
PEL.2.3.1	- EXIGENCES D'ORDRE GENERAL DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE.....	<b>56</b>
PEL.2.3.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>56</b>
PEL.2.3.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>56</b>
PEL.2.3.1.3	- <i>Habilité</i> .....	<b>58</b>
PEL.2.3.1.4	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>58</b>
PEL.2.3.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>59</b>
PEL.2.3.3	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION.....	<b>59</b>
PEL.2.3.3.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>59</b>
PEL.2.3.3.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>60</b>
PEL.2.3.4	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE.....	<b>61</b>
PEL.2.3.4.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>61</b>
PEL.2.3.4.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>62</b>
PEL.2.3.5	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE.....	<b>63</b>
PEL.2.3.5.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>63</b>
PEL.2.3.5.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>64</b>
PEL.2.3.6	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE.....	<b>65</b>
PEL.2.3.6.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>65</b>
PEL. 2.3.6.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>65</b>
PEL.2.3.7	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LA LICENCE PPL – CATÉGORIE BALLON.....	<b>66</b>



PEL.2.3.7.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>66</b>
PEL.2.3.7.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>67</b>
PEL.2.3.7.3	- <i>Exigences</i> .....	<b>67</b>
PEL.2.3.8	- EXPERIENCE, INSTRUCTION EN VOL ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA LICENCE PPL – CATÉGORIE PLANEUR.....	<b>67</b>
PEL.2.3.8.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>67</b>
PEL.2.3.8.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>67</b>
<b>PEL.2.3.8.3</b>	- <i>Exigences</i> .....	<b>68</b>
<b>PEL.2.4</b>	<b>- LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL.....</b>	<b>69</b>
PEL.2.4.1	- CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE.....	<b>69</b>
PEL.2.4.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>69</b>
PEL.2.4.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>69</b>
PEL.2.4.1.3	- <i>Habilité</i> .....	<b>72</b>
PEL.2.4.1.4	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>72</b>
PEL.2.4.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>73</b>
PEL.2.4.3	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION.	<b>73</b>
PEL.2.4.3.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>73</b>
PEL.2.4.3.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>74</b>
PEL.2.4.4	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE.....	<b>76</b>
PEL.2.4.4.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>76</b>
PEL.2.4.4.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>76</b>
PEL.2.4.5	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE.....	<b>78</b>
PEL.2.4.5.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>78</b>



PEL.2.4.5.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>78</b>
PEL.2.4.6	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE.....	<b>80</b>
PEL.2.4.6.1	- EXPERIENCE.....	<b>80</b>
PEL.2.4.6.2	- INSTRUCTION DE VOL.....	<b>80</b>
<b>PEL.2.5</b>	<b>- LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE (MPL) CATÉGORIE AVION .....</b>	<b>82</b>
PEL.2.5.1	- CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>82</b>
PEL.2.5.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>82</b>
PEL.2.5.1.2	- <i>Compétences</i> .....	<b>82</b>
PEL.2.5.1.2.1	- <i>Connaissances sous-jacentes</i> .....	<b>83</b>
PEL.2.5.1.2.2	- <i>Habilité sous-jacentes</i> .....	<b>83</b>
PEL.2.5.1.3	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>83</b>
PEL.2.5.2.0	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>83</b>
PEL.2.5.3	- EXPERIENCE.....	<b>85</b>
PEL.2.5.4	- INSTRUCTION DE VOL.....	<b>85</b>
PEL.2.5.5	- VALIDITÉ.....	<b>86</b>
PEL.2.5.6	- RENOUELEMENT.....	<b>86</b>
PEL.2.5.7	- NOUVELLE DÉLIVRANCE.....	<b>86</b>
<b>PEL.2.6</b>	<b>- LICENCE DE PILOTE DE LIGNE.....</b>	<b>86</b>
PEL.2.6.1	- CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION ET HELICOPTERE.....	<b>86</b>
PEL.2.6.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>86</b>
PEL.2.6.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>87</b>
PEL.2.6.1.3	- <i>Habilité</i> .....	<b>90</b>
PEL.2.6.1.4	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>91</b>



PEL.2.6.1.5	- VALIDITÉ.....	<b>91</b>
PEL.2.6.1.6	- RENOUELEMENT.....	<b>92</b>
PEL.2.6.1.7	- NOUVELLE DÉLIVRANCE.....	<b>92</b>
PEL.2.6.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>92</b>
PEL.2.6.3	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION - <b>APTL</b> .....	<b>93</b>
PEL.2.6.3.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>93</b>
PEL.2.6.3.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>94</b>
PEL.2.6.3.3	- <i>Contrôle de compétence</i> .....	<b>94</b>
PEL.2.6.4	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE <b>ATPL</b> .....	<b>94</b>
PEL.2.6.4.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>94</b>
PEL.2.6.4.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>95</b>
PEL.2.6.4.3	- <i>Contrôle de compétences</i> .....	<b>95</b>
PEL.2.6.5	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE.....	<b>96</b>
PEL.2.6.5.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>96</b>
PEL.2.6.5.2	- <i>Instruction de vol</i> .....	<b>97</b>
PEL.2.6.5.3	- <i>Contrôle de compétences</i> .....	<b>97</b>
PEL.2.6.6	- EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE DES PILOTES MILITAIRES.....	<b>97</b>
PEL.2.6.6.1	- EXIGENCES RELATIVES AUX PILOTES MILITAIRES.....	<b>97</b>
PEL.2.6.7	- VALIDATION ET CONVERSION DE LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS ET CERTIFICATS ÉTRANGERS.....	<b>98</b>
PEL.2.6.7.1	- VALIDATION DES LICENCES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.....	<b>98</b>
PEL.2.6.7.2	- CONVERSION DES LICENCES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE.....	<b>101</b>



PEL.2.6.7.3	- VALIDATION DES LICENCES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE BASEE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT.....	<b>103</b>
PEL.2.6.7.4	- CONVERSION DES LICENCES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE FONDÉE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT.....	<b>104</b>
PEL.2.6.7.5	- VALIDATION POUR LES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU UTILISÉS POUR VOLS BANALISÉS.....	<b>106</b>
PEL.2.6.7.6	- VALIDATION TEMPORAIRE DE LICENCES DE PILOTES.....	<b>106</b>
PEL.2.6.7.7	- VALIDATION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF.....	<b>107</b>
PEL.2.6.7.8	- CONVERSION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF.....	<b>108</b>
PEL.2.6.7.9	- VALIDATION DES LICENCES D'AMT BASEE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT.....	<b>109</b>
PEL.2.6.7.10	- CONVERSION DES LICENCES D'AMT BASEE SUR LE MSYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT.....	<b>110</b>
<b>PEL.2.7</b>	<b>- QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS.....</b>	<b>112</b>
PEL.2.7.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE.....	<b>112</b>
PEL.2.7.1.1	- Connaissances.....	<b>112</b>
PEL.2.7.1.2	- Habileté.....	<b>114</b>
PEL.2.7.1.3	- APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>115</b>
PEL.2.7.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>115</b>
PEL.2.7.3	- EXPERIENCE.....	<b>115</b>
PEL.2.7.4	- INSTRUCTION DE VOL.....	<b>116</b>
PEL.2.7.5	- AUTORISATION D'APPROCHES DE CATÉGORIES II et III.....	<b>116</b>
PEL.2.7.5.1	- AUTORISATION POUR AVION COMPLEXE.....	<b>118</b>
PEL.2.7.5.2	- AUTORISATION POUR AVION DE HAUTE PERFORMANCE.....	<b>118</b>
PEL.2.7.5.3	- AUTORISATION POUR AERONEF A PLAFOND DE SUSTENTATION ELEVE.....	<b>118</b>
PEL.2.7.5.4	- AUTORISATION POUR LUNETTES DE VISION NOCTURNE.....	<b>119</b>
PEL.2.7.6	- QUALIFICATION DE CATÉGORIE, CLASSE ET TYPE.....	<b>121</b>



PEL.2.7.6.1	- GÉNÉRALITÉS.....	121
PEL.2.7.6.2	- Qualifications de catégorie.....	121
PEL.2.7.6.3	- Qualifications de classe.....	122
PEL.2.7.6.4	- Qualification de type.....	124
<b>PEL.2.8</b>	<b>- QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISEE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HELICOPTERES.....</b>	<b>127</b>
PEL.2.8.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION.....	127
PEL.2.8.1.1	- <i>Connaissances</i> .....	127
PEL.2.8.1.2	- <i>Habilité</i> .....	128
PEL.2.8.1.3	- <i>Expérience</i> .....	128
PEL.2.8.1.4	- <i>Instruction de vol</i> .....	128
PEL.2.8.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVERDANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	128
PEL.2.8.3	- AUTORISATION D'INSTRUCTEUR POUR FORMATION SUR SIMULATEU DE VOL.....	129
PEL.2.8.4	- LICENCE D'INSTRUCTEUR AU SOL.....	130
PEL.2.8.5	- PILOTES-EXAMINATEURS DÉSIGNÉS.....	132
PEL.2.8.5.1	- Exigences et Test des Connaissances.....	132
PEL.2.8.5.2	- Experience requise pour un PILOTE EXAMINATEUR PRIVE ( <b>PPE</b> ).....	134
PEL.2.8.5.3	- Experience requise pour un PILOTE-EXAMINATEUR de PILOTE PROFESSIONNEL et Qualification de VOL aux INSTRUMENTS ( <b>CIRE</b> ) .....	136
PEL.2.8.5.4	- Experience requise pour les Pilotes-Examineurs de PILOTES PROFESSIONNELS ( <b>CE</b> ) ....	138
PEL.2.8.5.5	- Experience requise pour les Pilotes-Examineurs ( <b>ATPE</b> ) des Pilotes de LIGNE ( <b>ATPL</b> ) .....	140
PEL.2.8.5.6	- Experience requise pour un Examineur d'Instructeur de VOL ( <b>FIE</b> ).....	143
PEL.2.8.6	- LICENCE, INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DESIGNES DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE.....	144
PEL.2.8.6.1	- Généralités.....	144



PEL.2.8.6.1.1	- Domaine d'Application.....	144
PEL.2.8.6.2	- Techniciens de Maintenance d'Aéronef ( <b>AMT</b> ).....	144
PEL.2.8.6.3	- DOMAINE D'APPLICATION.....	144
PEL.2.8.6.4	- EXIGENCES D'HABILITATION : GÉNÉRALITÉS.....	144
PEL.2.8.6.5	- QUALIFICATIONS.....	145
PEL.2.8.6.6	- EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR LA LICENCE D' <b>AMT</b> .....	145
PEL.2.8.6.7	- EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR LES QUALIFICATIONS.....	146
PEL.2.8.6.8	- EXPERIENCE REQUISE.....	148
PEL.2.8.6.9	- COMPÉTENCES REQUISES.....	149
PEL.2.8.6.10	- PRIVILEGES ET LIMITATIONS.....	149
PEL.2.8.6.11	- DUREE DE VALIDITE DE LA LICENCE <b>AMT</b> .....	150
PEL.2.8.6.12	- EXPERIENCE RÉCENTE REQUISE.....	151
PEL.2.8.6.13	- PRESENTATION DE LA LICENCE.....	151
PEL.2.8.7	- AUTORISATIONS D'INSPECTION D' <b>AMT</b> .....	151
PEL.2.8.7.1	- DOMAINE D'APPLICATION.....	152
PEL.2.8.7.2	- EXIGENCES D'HABILITATION : GÉNÉRALITÉS.....	152
PEL.2.8.7.3	- EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR L' <b>IA</b> .....	152
PEL.2.8.7.4	- AUTORISATION D'INSPECTION : DURÉE.....	153
PEL.2.8.7.5	- RENOUVELLEMENT DE L'AUTORISATION D' <b>AMT</b> .....	153
PEL.2.8.7.6	- PRIVILEGES ET LIMITATIONS.....	154
PEL.2.8.8	- EXAMINATEUR DESIGNÉ POUR <b>AMT</b> .....	155
PEL.2.8.8.1	- EXIGENCES D'ORDRE GENERAL.....	155
PEL.2.8.8.2	- Connaissances.....	156
PEL.2.8.8.3	- Compétences.....	156



PEL.2.8.8.4	- MAINTIEN DES COMPÉTENCES.....	<b>156</b>
PEL.2.8.8.5	- PRIVILEGES.....	<b>157</b>
PEL.2.8.8.6	- VALIDITE.....	<b>157</b>
PEL.2.8.8.7	- RENOUVELLEMENT.....	<b>157</b>
PEL.2.8.9	- MECANICIEN DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE (AR) (RESERVE) .....	<b>158</b>
PEL.2.8.10	- INSTRUCTEURS POUR LES LICENCES DE TECHNICIEN MECANICIEN DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE (RESERVE).....	<b>159</b>
PEL.2.9	- LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR.....	<b>160</b>
PEL.2.9.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>160</b>
PEL.2.9.1.1	- Âge.....	<b>160</b>
PEL.2.9.1.2	- Connaissances.....	<b>160</b>
PEL.2.9.1.3	- Expérience.....	<b>161</b>
PEL.2.9.1.4	- Habileté.....	<b>162</b>
PEL.2.9.1.5	- Aptitude physique et mentale.....	<b>162</b>
PEL.2.9.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>162</b>
PEL.2.10	- LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE.....	<b>163</b>
PEL.2.10.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>163</b>
PEL.2.10.1.1	- Âge.....	<b>163</b>
PEL.2.10.1.2	- Connaissances.....	<b>163</b>
PEL.2.10.1.3	- Expérience.....	<b>164</b>
PEL.2.10.1.4	- Habileté.....	<b>165</b>
PEL.2.10.1.5	- Aptitude physique et mentale.....	<b>165</b>
PEL.2.10.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>166</b>
<b>B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TELEPILOTES</b>		



<b>PEL.2.11</b>	<b>- REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE TELEPILOTE.....</b>	<b>168</b>
PEL.2.11.1	- SPECIFICATIONS GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES.....	<b>168</b>
PEL.2.11.2	- QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE.....	<b>169</b>
PEL.2.11.3	- QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE.....	<b>169</b>
PEL.2.11.4	- CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES.....	<b>170</b>
PEL.2.11.5	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE.....	<b>170</b>
PEL.2.11.5.1	- <i>Qualification de classe</i> .....	<b>170</b>
PEL.2.11.5.2	- <i>Qualification de type au titre du § PEL.2.11.3.2</i> .....	<b>170</b>
PEL.2.11.6	- UTILISATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAINEMENT AU VOL (FSTD) POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION DES COMPÉTENCES.....	<b>172</b>
PEL.2.11.7	- CAS OU UNE AUTORISATION EST NECESSAIRE POUR DISPENSER LA FORMATION CONDUISANT A UNE LICENCE DE TELEPILOTE.....	<b>172</b>
PEL.2.11.8	- PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL RPAS.....	<b>172</b>
PEL.2.11.9	- LIMITATION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE <b>65 ANS</b> .....	<b>174</b>
<b>PEL.2.12</b>	<b>- ÉLEVE-TELEPILOTE.....</b>	<b>174</b>
PEL.2.12.3	- APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>174</b>
PEL.2.13	- LICENCE DE TELEPILOTE.....	<b>175</b>
PEL.2.13.1	- CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE.....	<b>175</b>
PEL.2.13.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>175</b>
PEL.2.13.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>175</b>
PEL.2.13.1.3	- <i>Habilité</i> .....	<b>175</b>
PEL.2.13.1.4	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>179</b>
PEL.2.13.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>179</b>
PEL.2.13.3	- CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE.....	<b>180</b>



PEL.2.13.3.1	- <i>Expérience</i> .....	<b>180</b>
PEL.2.13.3.2	- <i>Formation conduisant à la licence de télépilote</i> .....	<b>181</b>
<b>PEL.2.14</b>	<b>- QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS.....</b>	<b>182</b>
PEL.2.14.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION.....	<b>182</b>
PEL.2.14.1.1	- <i>Connaissances</i> .....	<b>182</b>
PEL.2.14.1.2	- <i>Habilité</i> .....	<b>183</b>
PEL.2.14.1.3	- <i>Expérience</i> .....	<b>184</b>
PEL.2.14.1.4	- <i>Formation à la licence de télépilote</i> .....	<b>184</b>
PEL.2.14.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>184</b>
<b>CHAPITRE 3.</b>		
<b>LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES.</b>		
<b>PEL.3.1</b>	<b>- REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES DE NAVIGATEUR ET DE MECANICIEN NAVIGANT.....</b>	<b>187</b>
<b>PEL.3.2</b>	<b>- LICENCE DE NAVIGATEUR.....</b>	<b>187</b>
PEL.3.2.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>187</b>
PEL.3.2.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>187</b>
PEL.3.2.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>187</b>
PEL.3.2.1.3	- <i>Expérience</i> .....	<b>189</b>
PEL.3.2.1.4	- <i>Habilité</i> .....	<b>189</b>
PEL.3.2.1.5	- <i>Aptitude physique et mentale</i> .....	<b>190</b>
PEL.3.2.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE NAVIGATEUR ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>190</b>
PEL.3.2.3	- LICENCE DE NAVIGATEUR : CONTRÔLE DE COMPÉTENCES ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE.....	<b>191</b>
PEL.3.2.4	- LICENCE, INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DESIGNES DE NAVIGATEUR DE BORD.	<b>191</b>



PEL.3.2.4.1	- DOMAINE D'APPLICATION.....	191
PEL.3.2.5	- REGLES D'ORDRE GENERAL CONCERNANT LES LICENCES DENAVIGATEUR.....	191
PEL.3.2.6	- PRIVILEGES DE MEMBRE D'UN EQUIPAGE DE CONDUITE.....	191
<b>PEL.3.3</b>	<b>- LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT.....</b>	<b>192</b>
PEL.3.3.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	192
PEL.3.3.1.1	- Âge.....	192
PEL.3.3.1.2	- Connaissances.....	192
PEL.3.3.1.3	- Expérience.....	194
PEL.3.3.1.4	- Habileté.....	195
PEL.3.3.1.5	- Aptitude physique et mentale .....	195
PEL.3.3.1.6	- MECANICIEN NAVIGANT : CONTRÔLE DE COMPÉTENCES ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE.....	195
PEL.3.3.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	196
PEL.3.3.3	- Exigences pour les Instructeurs de Navigateurs (Mécanicien Navigant) .....	196
PEL.3.3.3.1	- Exigences pour la Licence d'Instructeur de Navigateur (Mécanicien Navigant) .....	196
PEL.3.3.4	- NAVIGATEURS DE BORD - EXAMINATEURS DESIGNES.....	197
PEL.3.3.4.1	- Exigences.....	197
PEL.3.3.4.2	- Contrôle de Compétences pour les Navigateur Examineurs Désignés .....	199
<b>PEL.3.4</b>	<b>- OPERATEUR RADIOTELEPHONISTE NAVIGANT.....</b>	<b>199</b>
<b>CHAPITRE 4.</b>		
<b>LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.</b>		
PEL.4.1	<b>- REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE.</b>	201
PEL.4.2	<b>- LICENCE (DE TECHNICIEN/MECANICIEN) DE MAINTENANCE D'AERONEF.....</b>	201
PEL.4.2.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	201



PEL.4.2.1.1	- Âge .....	201
PEL.4.2.1.2	- Connaissances.....	202
PEL.4.2.1.3	- Expérience.....	203
PEL.4.2.1.4	- Formation.....	203
PEL.4.2.1.5	- Habileté.....	203
PEL.4.2.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	204
PEL.4.2.3	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES EN CE QUI CONCERNE LES RPAS.....	205
<b>PEL.4.3</b>	<b>- ÉLEVE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE.....</b>	<b>205</b>
PEL.4.3.2	- Aptitude physique et mentale.....	205
PEL.4.4	<b>- LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE.....</b>	<b>206</b>
PEL.4.4.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	206
PEL.4.4.1.1	- Âge.....	206
PEL.4.4.1.2	- Connaissances.....	206
PEL.4.4.1.3	- Expérience.....	207
PEL.4.4.1.4	- Aptitude physique et mentale .....	208
<b>PEL.4.5</b>	<b>- QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE.....</b>	<b>208</b>
PEL.4.5.1	- CATÉGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE .....	208
PEL.4.5.2	- CONDITIONS EXIGEES POUR LES QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE.....	209
PEL.4.5.2.1	- Connaissances.....	209
PEL.4.5.2.2	- Expérience.....	210
PEL.4.5.2.3	- Habileté.....	211
PEL.4.5.2.4	- Délivrance en même temps de deux qualifications de contrôleur de la circulation Aérienne.....	212



PEL.4.5.3	- PRIVILEGES DU DETENTEUR DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>212</b>
PEL.4.5.3.4	- <i>Validité des qualifications</i> .....	<b>213</b>
<b>PEL.4.6</b>	<b>- LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION.....</b>	<b>213</b>
PEL.4.6.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>213</b>
PEL.4.6.1.1	- <i>Âge</i> .....	<b>213</b>
PEL.4.6.1.2	- <i>Connaissances</i> .....	<b>213</b>
PEL.4.6.1.3	- <i>Expérience</i> .....	<b>215</b>
PEL.4.6.1.4	- <i>Habilité</i> .....	<b>216</b>
PEL.4.6.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	<b>217</b>
PEL.4.6.3	- CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION (ATE).....	<b>218</b>
PEL.4.6.4	- INSTRUCTEURS D'AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION.....	<b>218</b>
PEL.4.6.4.1	- EXIGENCES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION.....	<b>218</b>
PEL.4.6.5	- EXAMINATEURS DESIGNES POUR LES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION .....	<b>219</b>
PEL.4.6.5.1	- EXIGENCES D'ORDRE GENERAL.....	<b>219</b>
PEL.4.6.5.2	- <i>CONNAISSANCES</i> .....	<b>219</b>
PEL.4.6.5.3	- <i>COMPÉTENCES</i> .....	<b>220</b>
PEL.4.6.5.4	- <i>MAINTIEN DES COMPÉTENCES</i> .....	<b>220</b>
PEL.4.6.5.5	- <i>PRIVILEGES</i> .....	<b>220</b>
PEL.4.6.5.6	- <i>VALIDITE</i> .....	<b>220</b>
PEL.4.6.5.7	- <i>RENOUVELLEMENT</i> .....	<b>220</b>
<b>PEL.4.7</b>	<b>- LICENCE D'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE.....</b>	<b>221</b>
PEL.4.7.1	- CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE.....	<b>221</b>



PEL.4.7.1.2	- Âge.....	221
PEL.4.7.1.3	- Connaissances.....	221
PEL.4.7.1.4	- Expérience.....	222
PEL.4.7.1.5	- Habileté.....	222
PEL.4.7.1.6	- TEST DES CONNAISSANCES.....	222
PEL.4.7.2	- PRIVILEGES DE L'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE ET CONDI - TIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES.....	223
PEL.4.7.2.1	- VALIDITÉ.....	223
PEL.4.7.2.2	- RENOUVELLEMENT.....	223
PEL.4.7.2.3	- NOUVELLE DÉLIVRANCE.....	223
<b>PEL.4.8</b>	<b>- PERSONNEL DE METEOROLOGIE AERONAUTIQUE.....</b>	<b>223</b>
<b>CHAPITRE 5.</b>		
<b>PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL</b>		
<b>PEL.5.1.1</b>	- Contenu.....	<b>225</b>
PEL.5.1.2	- Matière.....	226
PEL.5.1.3	- Langue.....	226
PEL.5.1.4	- Disposition des rubriques.....	226
<b>CHAPITRE 6.</b>		
<b>CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES</b>		
<b>PEL.6.1</b>	<b>- ATTESTATIONS MEDICALES — GENERALITES.....</b>	<b>229</b>
PEL.6.1.0	- CERTIFICATS MÉDICAUX.....	229
PEL.6.1.1	- CLASSES D'ATTESTATION MEDICALE.....	229
PEL.6.1.5	- DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS MÉDICAUX.....	230
<b>PEL.6.2</b>	<b>- SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MEDICALES.....</b>	<b>231</b>
PEL.6.2.1	- GENERALITES.....	231



PEL.6.2.2	- CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>231</b>
PEL.6.2.3	- CONDITIONS DE TEST D'ACUITE VISUELLE.....	<b>232</b>
PEL.6.2.4	- CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS.....	<b>233</b>
PEL.6.2.5	- CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION.....	<b>234</b>
<b>PEL.6.3</b>	<b>- ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1.....</b>	<b>235</b>
<b>PEL.6.3.1</b>	<b>- OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE.....</b>	<b>235</b>
PEL.6.3.2	- CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>236</b>
PEL.6.3.3	- CONDITIONS DE VISION.....	<b>243</b>
PEL.6.3.4	- CONDITIONS D'AUDITION.....	<b>245</b>
<b>PEL.6.4</b>	<b>- ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2.....</b>	<b>246</b>
PEL.6.4.1	- OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE.....	<b>246</b>
PEL.6.4.2	- CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>247</b>
PEL.6.4.3	- CONDITIONS DE VISION.....	<b>253</b>
PEL.6.4.4	- CONDITIONS D'AUDITION.....	<b>256</b>
<b>PEL.6.5</b>	<b>- ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3.....</b>	<b>257</b>
PEL.6.5.1	- OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE.....	<b>257</b>
PEL.6.5.2	- CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE.....	<b>257</b>
PEL.6.5.3	- CONDITIONS DE VISION.....	<b>263</b>
PEL.6.5.4	- CONDITIONS D'AUDITION.....	<b>267</b>
<b>PEL.6.6</b>	<b>- SUSPENSION OU REVOCATION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT.....</b>	<b>268</b>
PEL.6.6.1	- SUSPENSION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT.....	<b>268</b>
PEL.6.6.2	- SUSPENSION D'UN CERTIFICAT MEDICAL.....	<b>269</b>
PEL.6.6.3	- RÉVOCATION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT.....	<b>270</b>
<b>PEL.6.7</b>	<b>- DISPOSITIONS MEDICALES POUR LA DELIVRANCE DE LICENCES.....</b>	<b>270</b>



PEL.6.7.1	- DOMAINE D'APPLICATION.....	<b>270</b>
PEL.6.7.2	- MEDECIN EXAMINATEUR AERONAUTIQUE (AME).....	<b>271</b>
PEL.6.7.3	- EXAMENS MEDICAUX AÉRONAUTIQUES.....	<b>272</b>
PEL.6.7.4	- RENOUELEMENT OU NOUVELLE DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT MÉDICAL.....	<b>272</b>
PEL.6.7.5	- ÉVALUATEUR MEDICAL.....	<b>273</b>
<b>CHAPITRE 7</b>		
<b>PEL.7</b>	<b>- PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE (PNC).....</b>	<b>275</b>
<b>PEL.7.1</b>	<b>- LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE.....</b>	<b>275</b>
PEL.7.1.1	- CONDITIONS EXIGEES POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE OU CERTIFICAT.....	<b>275</b>
PEL.7.1.2	- PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE OU CERTIFICAT.....	<b>276</b>
PEL.7.1.3	- VALIDITE DE LA LICENCE OU DU CERTIFICAT.....	<b>276</b>
<b>ANNEXE 1 :</b> RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES DES LICENCES ET QUALIFICATIONS ARRIVEES A ECHEANCE		<b>278</b>
<b>APPENDICE 1.</b> PARTIE PEL – NORMES DE MISE EN ŒUVRE (NMO).		<b>1</b>
<b>NMO pel.1.2.9</b>	<b>- Spécifications Relatives aux Compétences Linguistiques pour les Communications Radiotéléphoniques.....</b>	<b>2</b>
<b>NMO pel.2.2</b>	<b>- Élèves-pilotes .....</b>	<b>4</b>
<b>NMO pel.2.2.5</b>	<b>- Elèves-pilotes : Manœuvres et Procédures pour la formation avant le vol en solo – Catégorie avion.....</b>	<b>5</b>
<b>NMO pel.2.2.6</b>	<b>- Élèves-pilotes : Manœuvres et Procédures pour la formation avant le vol en solo – Catégorie hélicoptère.....</b>	<b>6</b>
<b>NMO pel.2.2.7</b>	<b>- Élèves-pilotes : Manœuvres et Procédures pour la formation avant le vol en solo – Catégorie à sustentation motorisée .....</b>	<b>7</b>
<b>NMO pel.2.2.9</b>	<b>- Elèves-pilotes : Manœuvres et Procédures pour la formation avant le vol en solo Catégorie ballon.....</b>	<b>8</b>
<b>NMO pel.2.2.10</b>	<b>- Elèves-pilotes : Manœuvres et Procédures pour la formation avant le vol en solo Catégorie planneur.....</b>	<b>9</b>
<b>NMO pel.2.3</b>	<b>- Licence de Pilote Prive.....</b>	<b>10</b>



NMO pel.2.3.3	- Contrôle de Compétences PPL – <u>Catégorie Avion</u> .....	10
NMO pel.2.3. 4	- Contrôle de Compétences PPL – <u>Catégorie Hélicoptère</u> .....	14
NMO pel.2.3.5	- Contrôle de compétences PPL – <u>Catégorie à sustentation motorisée</u> .....	17
NMO pel.2.3.7	- Contrôle de compétences PPL – <u>Catégorie ballon</u> .....	18
NMO pel.2.3.8	- Contrôle de compétences PPL – <u>Catégorie planeur</u> .....	20
NMO pel.2.4.3	- Contrôle de compétences CPL – <u>Catégorie avion</u> .....	23
NMO pel.2.4.4	- Contrôle de compétences CPL – <u>Catégorie hélicoptère</u> .....	27
NMO pel.2.4.5	- Contrôle de compétences CPL – <u>Catégorie à sustentation motorisée</u> .....	30
NMO pel.2.4.7	- Contrôle de compétences CPL – <u>Catégorie ballon</u> .....	31
NMO pel.2.4.8	- Contrôle de compétences CPL – <u>Catégorie planeur</u> .....	34
NMO pel.2.5.1	- Contrôle de compétences pour licence de pilote en équipage multiple – <u>Catégorie avion</u> .....	37
NMO pel.2.6.3	- Contrôle de compétences pour licence ATPL et qualification de type d'aéronef – <u>Catégorie avion</u> .....	38
NMO pel.2.6.4	- Contrôle de compétences pour licence ATPL et qualification de type d'aéronef – <u>Catégorie hélicoptère</u> .....	40
NMO pel.2.6.5	- Contrôle de compétences pour licence ATPL et qualification de type D'aéronef– <u>Catégorie à sustentation motorisée</u> .....	42
NMO pel.2.6.6.1	- Crédit pour les pilotes militaires ou anciens pilotes militaires de transport : Règles générales.....	43
NMO pel.2.6.7.3	- Procédures de validation des licences d'équipage de conduite fondée sur le système de délivrance de licences d'un autre état contractant.....	46
NMO pel.2.6.7.4	- Procédures de conversion des licences d'équipage de conduite fondée sur le système de délivrance de licences d'un autre état contractant.....	47
NMO pel.2.6.7.9	- Procédures de validation des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre état contractant.....	49
NMO pel.2.6.7.10	- Procédures de conversion des licences AMT en se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre état contractant.....	50
NMO pel.2.7	- Test de qualification de vol aux instruments et vérification de l'aptitude professionnelle.....	51
NMO pel.2.7.5	- Autorisation de catégorie II et III.....	51
NMO pel.2.8	- Test de qualification d'instructeur de vol et vérification de l'aptitude professionnelle.....	59



NMO pel.2.8.5.1	- Contrôle de compétences pour les pilotes examinateurs désignés.....	79
NMO pel.2.8.6.9	- Technicien de maintenance d'aéronef – exigences de compétence.....	81
NMO pel.3.2.3	- Licence de navigateur : Contrôle de compétences et vérification de l'aptitude professionnelle.....	84
NMO pel.3.3.3	- Contrôle de compétences pour les examinateurs navigateurs désignés.....	87
NMO pel.3.3.1.6	- Mécanicien navigant : Contrôle de compétences et vérification de l'aptitude professionnelle.....	89
NMO pel.4.6.3	- Contrôle de compétences pour la licence d'agent technique d'exploitation.....	91
NMO pel.5.1.1.2	- Spécifications et format de la licence .....	93
NMO pel.6.1.0	- Certificat medical.....	94
NMO pel.6.7.2	- Médecins aéronautiques examinateurs.....	95
APPENDICE 2 : ORGANISME DE FORMATION AGREE		96
APPENDICE 3 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE — AVION		101
SUPPLÉMENT - A ÉCHELLE OACI D'EVALUATION DES COMPETENCES LINGUISTIQUES		105 - 106
SUPPLÉMENT - B ANNOTATION POUR LES LICENCES VALIDEES AUTOMATIQUEMENT		107



## PARTIE PEL – DÉLIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL

### CHAPITRE 1.

## PEL.1- DEFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

### PEL.1.0 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement définit:
- (1) les exigences en matière de délivrance des licences, qualifications et autorisations du personnel navigant et du personnel au sol selon besoin ;
  - (2) les conditions sous lesquelles ces licences, qualifications et autorisations sont nécessaires ;
  - (3) les limitations et privilèges des titulaires de ces licences, qualifications et autorisations.
- (b) Il s'applique à tous les postulants à la délivrance ou au renouvellement des licences et des qualifications qui y sont spécifiées.

### PEL.1.1 - DEFINITIONS

Pour l'application du présent règlement, les termes ci-après ont la signification suivante :

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

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (2) **Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (3) **Aéronef à sustentation motorisée.** Aérodynes capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.
- (4) **Aéronef (Catégorie d').** Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- (5) **Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote.** Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.
- (6) **Aéronef devant être exploité avec un copilote.** Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.
- (7) **Aéronef télépilote (RPA).** Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (8) **Aéronef (Type d').** Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.
- (9) **Aéronef complet.** Un aéronef disposant de train d'atterrissage rétractable (à l'exception des hydravions), de volets de sustentation et un moteur à hélices à pas variable ;
- (10) **Aéronefs dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote.** Type d'aéronef dont l'Etat d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote ;
- (11) **Aéronef de forte puissance :** Un aéronef possédant un moteur de plus de 200 CV ;
- (12) **Attestation médicale.** Document établi par un État contractant et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.
- (13) **Avion.** Aérodynes entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (14) **Avionique de bord.** Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- (15) **Ballon.** Aérostat non entraîné par un organe moteur.

*Note. — Cette définition s'applique aux ballons libres.*

- (16) **Cadre de compétence OACI.** Cadre de compétence, élaboré par l'OACI, qui comprend un ensemble de compétences sélectionnées pour une discipline aéronautique donnée. À chaque compétence correspondent une description et des comportements observables.
- (17) **Certifier en état de navigabilité.** Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.
- (18) **Compétence.** Dimension des performances humaines qui sert à prévoir de manière fiable un bon rendement au travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les habiletés, les connaissances et les attitudes nécessaires à la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.
- (19) **Comportement observable (OB).** Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et qui peut être mesuré ou non.
- (20) **Conclusions de médecins agréés.** Conclusions d'un ou plusieurs experts jugés acceptables par le service de délivrance des licences pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.
- (21) **Conditions.** Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.
- (22) **Contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification.** Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.
- (23) **Copilote.** Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
- (24) **Crédit.** Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (25) **Critères de performance.** Énoncés servant à déterminer si le niveau requis de performance a été atteint pour une compétence donnée. Un critère de performance consiste en un comportement observable, une condition ou plusieurs conditions et une norme de compétence.
- (26) **Dépendance aux substances.** Circonstances dans lesquelles un candidat est dépendante d'une substance autre que le tabac ou les boissons contenant de la xanthine (c'est à dire caféine) mise en évidence par une tolérance plus grande ; une manifestation de symptômes de sevrage, la non maîtrise de l'usage, ou l'usage continu malgré les dommages sur la santé physique ou les dégâts sur le plan social, personnel et professionnel ;
- (27) **Détection et évitement.** Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.
- (28) **Dirigeable.** Aérostat entraîné par un organe moteur.
- (29) **Dispositif évolué de formation de vol :** Dispositif de formation de vol muni d'un cockpit qui ressemble fidèlement à une marque spécifique et un modèle de cockpit d'un type d'avion et disposant de caractéristiques similaires à celles d'un modèle d'avion ;
- (30) **Élément de compétence.** Action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites, et un aboutissement observable ;
- (31) **Entraîneur de procédures de vol.** Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- (32) **Erreur.** Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.

**Note.** - Une définition de « personnel d'exploitation » figure dans le Chapitre 1 de l'Annexe 19 - Gestion de la sécurité.

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

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

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

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (34) **Formation homologuée.** Formation dispensée dans le cadre d'un programme et d'une supervision spéciaux approuvés par un État contractant.
- (35) **Formation et évaluation fondées sur la compétence.** Formation et évaluation qui se caractérisent par leur orientation sur la performance, par l'importance accordée aux normes de performance et à leur mesure et par la progression de la formation vers des normes de performance spécifiées.
- (36) **Gestion des erreurs.** Processus consistant à déceler les erreurs et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.

*Note.* — On trouve une description de situations indésirables dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 6, Partie II, Section I, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.

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

*Note.* — On trouve une description de situations indésirables dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 6, Partie II, Section I, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.

- (38) **Giravion.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- (39) **Grave.** Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.
- (40) **Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- (41) **Instruction homologuée.** Instruction donnée d'après un programme, déterminé par un personnel qualifié et qui a été agréé par un Etat contractant ;

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (42) **Liaison de commande et de contrôle (C2).** Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.
- (43) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (44) **Médecin-examineur.** Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par le service de délivrance des licences pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.
- (45) **Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (46) **Membre d'équipe de télépilotage.** Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargée de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépiloté durant une période de service de vol.
- (47) **Menace.** Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence des membres du personnel d'exploitation, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

*Note. — Une définition de « personnel d'exploitation » figure dans le Chapitre 1 de l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité.*

- (48) **Modèle de compétences adapté.** Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.
- (49) **Norme de compétence.** Niveau de performance qui est défini comme acceptable lorsqu'on détermine si la compétence est acquise ou non.
- (50) **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

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

- (51) **Organisme de formation agréé.** Organisme agréé par un État contractant et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui peut dispenser une formation homologuée.
- (52) **Organisme de maintenance agréé.** †† - Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions de l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6 — Agrément des organismes de maintenance, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments, et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État.

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

- (53) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (54) **Pilote aux commandes (PF).** Pilote dont la tâche principale est de contrôler et de gérer la trajectoire de vol. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.
- (55) **Pilote aux commandes sous supervision.** Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.
- (56) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (57) **Pilote surveillant (PM).** Pilote dont la tâche principale est de surveiller la trajectoire de vol et sa gestion par le PF. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.
- (58) **Piloter.** Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

---

†† - Applicable à compter du 5 Novembre 2020.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (59) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (60) **Planeur.** Aérodynes non entraînés par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (61) **Poste de télépilotage (RPS).** Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- (62) **Programme national de sécurité (PNS).** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (63) **Qualification.** Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.
- (64) **Qualités d'aviateur.** Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.
- (65) **Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (66) **Service de délivrance des licences.** Service désigné par un État contractant comme responsable de la délivrance des licences au personnel.

**Note.** — Dans les dispositions de la présente Annexe, le service de délivrance des licences est considéré comme ayant été chargé des responsabilités suivantes par l'État contractant :

- (i) évaluation des compétences d'un postulant à une licence ou à une qualification ;
  - (ii) délivrance des licences et inscription des qualifications ;
  - (iii) désignation et autorisation des personnes habilitées ;
  - (iv) homologation des cours d'instruction ;
  - (v) approbation de l'utilisation des simulateurs d'entraînement au vol et autorisation de leur utilisation en vue de l'acquisition de l'expérience requise ou de la démonstration de l'habileté requise pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification ;
  - (vi) validation des licences délivrées par d'autres États contractants.
- (67) **Service de surveillance ATS.** Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (68) **Signer une fiche de maintenance.** †† - Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans l'Annexe 6 (dans le cas d'une fiche non établie par un organisme de maintenance agréé) ou dans l'Annexe 8 (dans le cas d'une fiche établie par un organisme de maintenance agréé).
- (69) **Simulateur d'entraînement au vol (FSTD).** ††† - L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) *Simulateur de vol*, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef;
  - (ii) *Entraîneur de procédures de vol*, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie ;
  - (iii) *Entraîneur primaire de vol aux instruments*, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments ;
- (70) **Simulateur d'entraînement au vol (FSTD).** †††† - L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) *Simulateur de vol*, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef ou une représentation exacte d'un RPAS de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage/l'équipe de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
  - (ii) *Entraîneur de procédures de vol*, donnant une représentation réaliste de l'environnement d'un poste de pilotage ou d'un RPAS et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

†† - Applicable à compter du 5 Novembre 2020. ††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

(70) **Simulateur de vol.** Voir Simulateur d'entraînement au vol.

(71) **Substance.** Alcool, sédatifs, hypnotisant, anxiolytiques, hallucinogènes, opiums, cannabis, produits inhalant, stimulants du système nerveux central tels que la cocaïne, les amphétamines, et les sympathomimétiques à effet similaire, la phencyclidine ou les arcylohexylamines à effet similaire et autres psychoactives ;

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

(73) **Surveillance.** Processus cognitif de comparaison entre un état actuel et un état attendu.

*Note. – La surveillance est intégrée dans les compétences pour un rôle donné dans une discipline aéronautique, ce qui sert de contre-mesures dans le modèle de gestion des menaces et des erreurs. Il faut des connaissances, des habiletés et des attitudes pour construire un modèle mental et prendre les mesures appropriées lorsque des écarts sont constatés.*

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

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

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

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

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (78) **Technicien de Maintenance d'Aéronef** : Personne ayant reçu l'agrément de l'Autorité pour effectuer des tâches définies de maintenance sur les produits aéronautiques ; le terme « technicien de maintenance aéronef » tel que utilisé ici peut inclure des personnes de formations similaires chez les autres Etats Contractants, appelées « mécanicien qualifié », « technicien confirmé », « ingénieur d'entretien avion » ou par d'autres termes encore, chacun d'eux désignant un titulaire de licence pour la maintenance avion;
- (79) **Télépilote**. Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépilote et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.
- (80) **Télépilote commandant**. Télépilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande et qui est chargé de l'exécution d'un vol dans de bonnes conditions de sécurité.
- (81) **Télépilote en second**. Télépilote titulaire d'une licence exerçant une fonction de pilote quelconque autre que celle de télépilote commandant, à l'exclusion d'un télépilote qui se trouverait dans le poste de télépilotage (RPS) dans le seul but de recevoir une instruction de vol.
- (82) **Temps aux instruments**. Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- (83) **Temps aux instruments au sol**. Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.
- (84) **Temps de vol aux instruments**. ††† - Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- (85) **Temps de vol aux instruments**. †††† - Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef, ou un télépilote conduit un aéronef télépilote, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- (86) **Temps de vol — avions**. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

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

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (82) **Temps de vol — hélicoptères.** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (85) **Temps de vol en solo.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- (86) **Temps de vol en solo — systèmes d'aéronefs télépilotés.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est seul à commander le système d'aéronef télépilote (RPAS).
- (87) **Temps de vol — hélicoptères.** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (88) **Temps de vol sur planeur.** Total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
- (89) **Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotés.** Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépilote (RPA) en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.
- (90) **Temps d'instruction en double commande. †††** - Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
- (91) **Temps d'instruction en double commande. ††††** - Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépilote.
- (92) **Transfert de commande.** Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- (93) **Unité de compétence.** Fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence ;

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (94) **Usage de substances qui pose des problèmes.** Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :
- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou
  - b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- (95) **Validation (d'une licence).** Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.
- (96) **Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (97) **Vol sur campagne.** Vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.
-

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### PEL.1.1.1 - ABREVIATIONS

- (a) Les abréviations ci-après sont utilisées dans ce règlement :
- (1) **A** – Avion
  - (2) **AFIS** - Service d'information de vol d'aérodrome
  - (3) **AIP** – Publication d'information aéronautique
  - (4) **AME** – Médecin examinateur d'aviation
  - (5) **AMOC** - Moyen alternatif de conformité
  - (6) **AMT** – Technicien de maintenance aéronautique
  - (7) **ATE** – Agent technique d'exploitation
  - (8) **ATO** – Organisme de Formation Agréé
  - (9) **ATP** – Aéronef télépiloté
  - (10) **ATPL** – Licence de pilote de ligne
  - (11) **B** – Ballon
  - (12) **C2** – Liaison de commande et de contrôle
  - (13) **CACG** – Code de l'Aviation Civile de Guinée
  - (14) **CAT II** – Catégorie II
  - (15) **CAT III** – Catégorie III
  - (16) **CM** – Centimètre
  - (17) **CPL** – Licence de pilote professionnel
  - (18) **CPL** – Licence de pilote pour équipages multiples
  - (19) **CRM** – Gestion des ressources en équipe
  - (20) **DATEE** – Agent technique d'exploitation examinateur désigné
  - (21) **DB – Décibels** (comparé à un micro pascal)
  - (22) **DFEE** – Examinateur mécanicien navigant désigné
  - (23) **DFNE** – Navigateur de bord examinateur désigné
  - (24) **DME** – Examinateur Mécanicien désigné
  - (25) **DPE** – Pilote examinateur désigné
  - (26) **FE** – Mécanicien navigant
  - (27) **FSTD** - Simulateur d'entraînement au vol



- (28) **H** – Hélicoptère
- (29) **IFR** – Règles de vol aux instruments
- (30) **ILS** – Système d'atterrissage aux instruments
- (31) **NOTAM** – Avis aux navigants
- (32) **OACI** – Organisation de l'aviation civile internationale
- (33) **OMM** – Organisation météorologique mondiale
- (34) **PF** – Pilote en fonction
- (35) **PIC** – Pilote aux Commandes
- (36) **PNF/PM** – Pilote non en fonction
- (37) **PPL** – Licence de pilote privé
- (38) **RPA** – Aéronef télépiloté
- (39) **RPAS** – Système d'aéronef télépiloté
- (40) **RPS** – Poste de télépilotage
- (41) **SOP** - Procédures d'exploitation normalisées
- (42) **STS** – Test normalisé des compétences
- (43) **TEM** - Gestion des menaces et des erreurs
- (44) **VFR** – Règles de vol à vue
- (45) **VIH** - Virus de l'immunodéficience humaine
- (46) **VMC** - Conditions météorologiques de vol à vue

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.1.2 - REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

**Note 1.** — *La Convention relative à l'aviation civile internationale prescrit des fonctions que l'État d'immatriculation a, selon le cas, le droit ou le devoir d'exercer. L'Assemblée a toutefois reconnu, dans la Résolution A23-13, que l'État d'immatriculation peut se trouver dans l'impossibilité de s'acquitter convenablement de ses responsabilités dans le cas où un aéronef est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État. Dans la même Résolution, elle a aussi reconnu que tant que l'article 83 bis ne sera pas en vigueur, la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État de l'exploitant en pareil cas. En conséquence, le Conseil a demandé instamment que si, dans une telle situation, il se trouve dans l'impossibilité d'exercer convenablement les fonctions que lui impose la Convention, l'État d'immatriculation délègue à l'État de l'exploitant, par accord avec cet État, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'État d'immatriculation mais que l'État de l'exploitant peut exercer mieux que lui. L'article 83 bis de la Convention est entré en vigueur le 20 juin 1997 à l'égard des États contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant (Doc 9318), mais cette mesure demeure tout à fait appropriée dans le cas des États contractants qui n'ont pas de relations conventionnelles en application de l'article 83 bis. Il était entendu que, jusqu'à ce que l'article 83 bis de la Convention entre en vigueur, une telle mesure n'aurait qu'un objet pratique et qu'elle ne modifierait ni les dispositions de la Convention de Chicago qui prescrivent les obligations de l'État d'immatriculation, ni les droits ou obligations des États tiers. L'article 83 bis étant entré en vigueur le 20 juin 1997, les arrangements de transfert porteront effet à l'égard des États contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant (Doc 9318) lorsque les conditions fixées dans l'article 83 bis auront été remplies. (CODE de l'Aviation Civile de Guinée [CACG] Article VII.2.30); (Ordonnance N°029/PRG/SGG/90).*

L'AGAC peut délivrer les licences suivantes à un postulant s'il satisfait aux conditions exigées pour la délivrance de cette licence :

### **a) Équipage de conduite**

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- viii. *mécanicien navigant.*
- ix. *à compter du 3 Novembre 2022, télépilote — avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.*

#### **b) Autre personnel**

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

### **PEL.1.2.1 - AUTORISATION D'EXERCER DES FONCTIONS EN QUALITE DE MEMBRE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE**

*[Code de l'Aviation Civile de Guinée (CACG) Article IX.2.3]*

**PEL.1.2.1.1. †††** - Nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent Règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence devra avoir été délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet État si elle a été délivrée par un autre État contractant.

**PEL.1.2.1.1. ††††** - Nul n'exercera des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou de membre d'équipe de télépilotage d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente Annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

**PEL.1.2.1.2. ††††** - La licence de membre d'équipage de conduite sera délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet État si elle a été délivrée par un autre État contractant.

**PEL.2.1.3. ††††** - La licence de télépilote sera délivrée par le service de délivrance des licences de l'État de l'exploitant du système d'aéronef télépiloté (RPAS) ou validée par ce service si elle a été délivrée par un autre État contractant.

---

*††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.1.2.1.4. ††††** - Les télépilotes auront sur eux leur licence appropriée lorsqu'ils effectuent des vols internationaux.

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

## **PEL.1.2.2 - METHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE**

**PEL.1.2.2.1** - Lorsqu'un État contractant validera une licence délivrée par un autre État contractant au lieu de délivrer une nouvelle licence, il effectuera cette validation sous forme d'une autorisation appropriée qui sera jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui. Lorsqu'un État restreindra l'autorisation à des privilèges donnés, l'autorisation précisera les privilèges de la licence à accepter comme équivalents. La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation cessera d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

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

**PEL.1.2.2.2** - Lorsque l'autorisation prévue au § PEL.1.2.2.1 sera délivrée pour une utilisation dans le transport aérien commercial, le service de délivrance des licences devant procéder à la validation de la licence demandera préalablement confirmation de la validité de la licence auprès de l'État l'ayant délivrée.

### **PEL.1.2.2.3 - VALIDATION D'UNE LICENCE AUX TERMES D'UN ACCORD FORMEL CONCLU ENTRE DES ÉTATS CONTRACTANTS DANS LE CADRE DE REGLEMENTS COMMUNS RELATIFS A LA DELIVRANCE DE LICENCES**

**PEL.1.2.2.3.1** - Nonobstant les dispositions des § PEL.1.2.2.1 et PEL.1.2.2.2, AGAC et les États contractants peuvent valider automatiquement leurs licences respectives, à condition d'avoir :

- a) adopté des règlements communs relatifs à la délivrance de licences qui sont conformes à l'Annexe 1 ;

---

*†††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

- b) conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;
- c) établi un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance de licences ;
- d) enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

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

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

**PEL.1.2.2.3.2** - Une annotation figurera sur les licences validées au moyen du processus visé au § PEL.1.2.2.3.1 indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit au § PEL.1.2.2.3.1 et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclura aussi une liste de tous les États parties à l'accord. Le § PEL.1.2.2.3.2.1 prévoit une période de transition pour les États qui répondent à ses exigences et qui auraient délivré des licences avant l'application de la présente norme.

**PEL.1.2.2.3.2.1. †††** - Les États qui répondent aux exigences du § PEL.1.2.2.3.1 et qui ont délivré des licences avant le 9 novembre 2017 peuvent utiliser d'autres moyens effectifs, emportés à bord de l'aéronef ou accessibles, pour indiquer que les licences délivrées par l'État sont validées conformément à l'accord visé au § PEL.1.2.2.3.1.

**Note.** — *Des orientations concernant le format de l'annotation figurent dans le Supplément B. Ces orientations indiquent également comment inscrire dans un supplément les renseignements de l'annotation qui peuvent être modifiés avec le temps, comme le numéro d'enregistrement de l'accord auprès de l'OACI ou la liste des États parties à l'accord.*

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022.

### PEL.1.2.3 - PRIVILEGES DU TITULAIRE D'UNE LICENCE

AGAC ne permettra pas au titulaire d'une licence d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par cette licence.

### PEL.1.2.4 - APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

**Note 1.** — *Des éléments indicatifs figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*

**Note 2.** — *Afin de satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale associées à la délivrance de différents types de licences, le postulant doit répondre à certaines exigences d'ordre médical qui sont spécifiées au titre des trois classes d'attestations médicales. Ces exigences sont indiquées en détail aux § PEL.6.2, PEL.6.3, PEL.6.4 et PEL.6.5. Afin de fournir au titulaire d'une licence la preuve dont il a besoin pour témoigner qu'il satisfait aux conditions du § PEL.1.2.4.1, le service de délivrance des licences lui délivre une attestation médicale classe 1, 2 ou 3, selon le cas. Cette attestation peut prendre plusieurs formes ; il peut s'agir d'un certificat distinct portant un titre approprié, d'une déclaration figurant sur la licence ou d'un règlement national stipulant que l'attestation médicale fait partie intégrante de la licence.*

**PEL.1.2.4.1** - Le postulant à une licence et autorisation ci-après doit détenir, lorsque cela est applicable, une attestation médicale en cours de validité et, délivrée conformément aux dispositions du Chapitre 6 du présent règlement [Code : Article IX.1.4].

- (1) Autorisation élève-pilote
- (2) Licence de pilote
- (3) Licence de mécanicien navigant
- (4) Licence de personnel navigant de cabine
- (5) Licence d'instructeur de vol
- (6) Pilote examinateur désigné
- (7) Examinateur Mécanicien navigant désigné
- (8) Licence de contrôleur de la circulation aérienne

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.1.2.4.2** - Dans le cadre du programme national de sécurité [Code : Article VI.1.1], AGAC appliquera les principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence, principes qui prévoient, au minimum :

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

**Note.** — *Un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité figure au Supplément A de l'Annexe 19. Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) et le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contiennent des éléments indicatifs sur les programmes nationaux de sécurité et les principes de gestion de la sécurité.*

**PEL.1.2.4.3** - Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, le service de délivrance des licences assurera une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale.

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

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des orientations sur la question des activités de promotion sanitaire.*

**Note 3.** — *Le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379) contient des éléments indicatifs sur le lien entre le service de délivrance des licences et la mise en œuvre de l'évaluation médicale des titulaires de licences.*

**PEL.1.2.4.4. †††** - Dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite ou les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

**PEL.1.2.4.4. ††††** - Dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage ou et les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

**PEL.1.2.4.4.1** - La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.

***Note.** — Il serait utile que le jour civil auquel l'attestation médicale expire soit la même année après année, en permettant que la date d'expiration de l'attestation médicale en cours de validité soit la date à laquelle débute la nouvelle période de validité, sous réserve que l'examen médical ait lieu pendant la période de validité de l'attestation et au plus tôt 45 jours avant la date d'expiration.*

**PEL.1.2.4.5. †††** - Sauf dans les cas prévus au § PEL.1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite ou les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

**PEL.1.2.4.5. ††††** - Sauf dans les cas prévus au § PEL.1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage et les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

**PEL.1.2.4.6** - Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, l'AGAC désignera des médecins-examineurs (AME) qualifiés, admis à l'exercice légal de la médecine, pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des postulants en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications spécifiées aux Chapitres 2 et 3, ainsi que des licences appropriées spécifiées au Chapitre 4.

**PEL.1.2.4.6.1** - Les **MEDECINS-EXAMINATEURS (AME)** auront reçu une formation en médecine aéronautique et recevront une formation de recyclage à intervalles réguliers. Avant d'être nommés, ils démontreront qu'ils possèdent une compétence suffisante en médecine aéronautique.

L'autorisation d'un AME est valide pour 3 ans. L'AME doit effectuer au moins 10 examens pour un certificat médical par an. Le renouvellement de la désignation AME est à la discrétion de l'AGAC.

**PEL.1.2.4.6.2** - Les **MEDECINS-EXAMINATEURS (AME)** auront une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.1.2.4.6.3** - AGAC veille à ce que la compétence des médecins-examineurs soit évaluée périodiquement par l'évaluateur médical.

**PEL.1.2.4.7** - Tout postulant à une licence ou à une qualification pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites signera et remettra au médecin-examineur une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, la date, le lieu et le résultat du dernier examen.

Il indiquera au médecin-examineur si une attestation médicale lui a déjà été refusée ou si son attestation a déjà été révoquée ou suspendue et, dans l'affirmative, le motif du refus, de la révocation ou de la suspension.<sup>ii</sup>

**PEL.1.2.4.7.1** - Toute **FAUSSE DECLARATION** faite à un médecin-examineur par un postulant à une licence ou à une qualification est signalée aux services de délivrance des licences de l'AGAC pour qu'elle prenne toutes mesures jugées nécessaires.

- (a) Le postulant doit indiquer à l'examineur 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.
- (b) Chaque postulant d'un certificat médical doit fournir à l'examineur médical une attestation personnelle portant sur les faits médicaux relatifs à ses antécédents personnels, familiaux ou héréditaires.
- (c) Le postulant remplit le formulaire approprié conformément aux prescriptions de l'AGAC.

**PEL.1.2.4.8** - Après avoir terminé l'examen médical du postulant compte tenu des dispositions du Chapitre 6, le médecin examinateur (AME) coordonnera les résultats de l'examen et adressera au service de délivrance des licences de l'AGAC, conformément à ses spécifications, un rapport signé, ou un document équivalent, donnant les résultats détaillés de l'examen et les évaluant du point de vue de l'aptitude physique et mentale.

**PEL.1.2.4.8.1** - Si le rapport médical est présenté au service de délivrance des licences sous forme électronique, l'identification du médecin-examineur sera établie comme il convient.

**PEL.1.2.4.8.2** - Si l'examen médical est effectué par deux médecins-examineurs ou plus, AGAC en désignera un pour coordonner les résultats de l'examen, les évaluer du point de vue de l'aptitude physique et mentale et signer le rapport.

**PEL.1.2.4.9** - AGAC fera appel aux services d'évaluateurs médicaux pour évaluer des rapports soumis aux services de délivrance des licences par les médecins-examineurs (AME).

**PEL.1.2.4.9.1** - Le médecin-examineur sera tenu de fournir au service de délivrance des licences des renseignements suffisants pour lui permettre d'effectuer des audits des attestations médicales.

— Le but de ces audits est de s'assurer que les médecins-examineurs respectent les normes pertinentes de bonne pratique médicale et d'évaluation du risque aéromédical. Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des éléments indicatifs sur l'évaluation du risque aéromédical.

**PEL.1.2.4.10 - CIRCONSTANCES SPECIALES.**

- (a) Si le postulant ne satisfait pas aux conditions médicales du Chapitre 6 pour une licence donnée, l'attestation médicale ne sera délivrée ou renouvelée que si les conditions suivantes sont remplies :
- (1) les conclusions de médecins agréés montrent que, dans des circonstances spéciales, l'inaptitude du postulant à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;
  - (2) il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du postulant ainsi que des conditions d'exploitation ;
  - (3) la licence porte mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction ou desdites restrictions.
- (b) L'AME rend compte à l'AGAC de tout cas individuel où, à son avis, le fait qu'un postulant n'ait pas répondu à quelque exigence que ce soit est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée ne mettra probablement pas en danger la sécurité du vol. L'avis de l'AME peut être transmis par voie électronique ou autre acceptée par l'AGAC.

**PEL.1.2.4.11** - La confidentialité des renseignements médicaux sera respectée en permanence.

**PEL.1.2.4.11.1** - Tous les rapports et dossiers médicaux seront conservés en lieu sûr et accessibles seulement au personnel autorisé.

**PEL.1.2.4.11.2** - Lorsque des considérations opérationnelles le justifient, l'évaluateur médical déterminera dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents seront présentés à des responsables compétents du service de délivrance des licences.

**L'AGAC se réserve le droit de reconsidérer toute action d'un AME.**

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

## **PEL.1.2.5 - VALIDITE DES LICENCES**

### **PEL.1.2.5.0 - VALIDITÉ DES LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS ET CERTIFICATS**

- (a) La période de validité des licences, qualifications, désignations, autorisations, certificats et les conditions de leur délivrance et renouvellement sont fixés par le présent règlement.
- (b) La délivrance et le renouvellement des licences, qualifications, autorisations, désignations et certificats sont assurés par l'AGAC.
  - (1) Le renouvellement des qualifications et des autorisations de pilote pour les opérations d'approches de catégories **II/III** peut être effectué par l'examineur désigné, sur délégation de l'AGAC.
  - (2) Le renouvellement des certificats médicaux peut être effectué par l'AME, sur délégation de l'AGAC.
- (c) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées seront soumises auprès de l'AGAC selon la forme et la manière établies par ladite Autorité.
- (d) **POUR LE RENOUELEMENT**
  - (1) La demande doit être soumise à l'AGAC au moins 14 jours avant la date d'expiration.
  - (2) La licence, les qualifications, les autorisations, les certificats, y compris tout certificat médical requis, doivent être valides.
- (e) **PRIVILÈGES.** Le titulaire d'une licence, qualification ou autorisation ne peut exercer aucun privilège autre que ceux afférents à la licence, à la qualification ou à l'autorisation détenue.
- (f) Un titulaire de licence ne peut exercer les privilèges afférents à une licence ou une qualification que s'il maintient ses compétences en remplissant les conditions relatives à cette licence ou cette qualification définies dans le présent règlement.
- (g) Les preuves de maintien de la compétence sont mentionnées sur la licence ou conservées dans le dossier personnel du membre d'équipage (comme le carnet de bord).
- (h) Les preuves du maintien de la compétence des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial peuvent être vérifiées de façon satisfaisante lors des contrôles en vol effectués conformément au RAG 06 – Partie OPS.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

**PEL.1.2.5.1** - Lorsque l'AGAC délivre une licence, elle s'assurera que les privilèges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies dans ce présent règlement.

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité de la licence est de 5 ans.

**PEL.1.2.5.1.1- Condition d'Expérience Récente :** AGAC a établis, pour les licences et les qualifications de pilote, des conditions d'expérience récente et de maintien du niveau de compétence qui soient fondées sur une approche systématique de la prévention des accidents, approche qui devrait comprendre un processus d'évaluation du risque et une analyse des opérations actuelles les concernant, y compris des données d'accident et d'incident

**PEL.1.2.5.1.2** - En délivrant une licence, AGAC s'assurera que les autres États contractants soit en mesure de vérifier la validité de la licence.

**Note 1. †††** — *Le maintien du niveau de compétence des équipages de conduite des aéronefs de transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par l'Annexe 6.*

**Note 1. ††††** — *Le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite et des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par l'Annexe 6.*

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

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

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.



**Note 3. †††** — Les membres d'équipage de conduite peuvent, dans la mesure où l'État d'immatriculation le considère possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) approuvés par cet État.

**Note 3. ††††** - Les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipe de télépilotage peuvent, dans la mesure où l'État d'immatriculation ou le service de délivrance des licences de l'État de l'exploitant, respectivement, le considèrent possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) approuvés par cet État.

**Note 4.** - Voir le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625).

**Note 5.** — Pour des éléments indicatifs sur l'élaboration d'un processus d'évaluation du risque, voir le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).

### PEL.1.2.5.2 - VALIDITE DU CERTIFICAT MEDICAL.

Sauf dans les cas prévus aux § PEL.1.2.5.2.1, PEL.1.2.5.2.2, PEL.1.2.5.2.3, PEL.1.2.5.2.4, PEL.1.2.5.2.5 et PEL.1.2.5.2.6, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions des § PEL.1.2.4.7 et PEL.1.2.4.8 sera valide à compter de la date de l'examen médical pour une période qui ne dépassera pas :

- 60 mois pour une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ;
- 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ;
- 60 mois pour une licence de pilote de planeur ;
- 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ;
- 12 mois pour une licence de navigateur ;
- 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- †††† - 48 mois pour une licence de télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 Novembre 2022.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note 1.** — *Les périodes de validité indiquées ci-dessus peuvent être prolongées d'un maximum de 45 jours, conformément aux dispositions du § PEL.1.2.4.4.1.*

**Note 2.** — *Lorsque la période de validité est calculée conformément aux dispositions du § PEL.1.2.5.2, le dernier mois pris en compte inclut le jour qui porte le même chiffre que la date de l'examen médical ou, si ce mois ne comporte pas de jour correspondant à ce chiffre, le dernier jour de ce mois.*

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

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

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

**PEL.1.2.5.2.4. †††** - Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § PEL.1.2.5.2 sera réduite à 24 mois.

**PEL.1.2.5.2.4. ††††** - Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § PEL.1.2.5.2 sera réduite à 24 mois.

---

**†††** - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. **††††** - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

**PEL.1.2.5.2.5** — Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé (PPL) d'aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § PEL.1.2.5.2 soit réduite à 12 mois.

**PEL.1.2.5.2.5. ††††** - Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § PEL.1.2.5.2 soit réduite à 12 mois.

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

#### **PEL.1.2.5.2.6 - CAS DANS LESQUELS L'EXAMEN MEDICAL PEUT ETRE DIFFERE**

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

- a) être différé de six mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
- b) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré, après examen, par un médecin-examineur désigné de la région considérée ou, à défaut, par un médecin admis à l'exercice légal de la médecine dans cette région. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé au Bureau PEL de l'AGAC qui a délivré la licence ;
- c) s'il s'agit d'un pilote privé, être différé d'une période n'excédant pas 24 mois lorsque l'examen médical est fait par un examineur désigné en vertu des dispositions du § PEL.1.2.4.5 par l'État contractant dans lequel le postulant se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé au Bureau PEL de l'AGAC qui a délivré la licence.

---

*†††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

- d) *†††* - être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipe de télépilotage.

## **PEL.1.2.6 - DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE**

**PEL.1.2.6.1** - Le titulaire d'une licence prévue dans le présent Règlement s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité.

**PEL.1.2.6.1.1** — AGAC veillera à ce que les titulaires de licence reçoivent des lignes directrices claires sur les conditions médicales qui concernent la sécurité des vols et sur les circonstances dans lesquelles demander des éclaircissements ou des indications auprès d'un médecin-examineur ou du service de délivrance des licences.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les conditions physiques et mentales et les traitements qui concernent la sécurité des vols au sujet desquels il pourrait être nécessaire de communiquer des renseignements au service de délivrance des licences.*

**PEL.1.2.6.1.** — Dans la mesure du possible, AGAC fait en sorte qu'un titulaire de licence n'exerce pas les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à empêcher la délivrance ou le renouvellement de son attestation médicale.

## **PEL.1.2.7 - USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES**

**PEL.1.2.7.1** - Les titulaires de licences qui font l'objet du présent Règlement n'exerceront pas les privilèges de leurs licences ni les qualifications connexes s'ils se trouvent sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre.

**PEL.1.2.7.2** - Les titulaires de licences prévues par le présent règlement ne feront aucun usage de substances qui pose des problèmes.

---

*†††* - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

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

***Note.** — Le Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654) contient des éléments indicatifs sur les méthodes d'identification à retenir (qui peuvent comprendre le dépistage biochimique à des occasions telles que le prérecrutement, sur soupçon raisonnable, après des accidents ou des incidents, à intervalles, et par sondage) et sur d'autres thèmes concernant la prévention.*

## **PEL.1.2.8 - FORMATION HOMOLOGUEE ET ORGANISME DE FORMATION AGREE**

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

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

**PEL.1.2.8.2** - L'agrément par un État d'un organisme de formation dépendra de la capacité de cet organisme de démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'Appendice 2 du présent règlement et aux prescriptions applicables de l'Annexe 19.

***Note 1.** — L'Annexe 19 contiennent des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services. D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note 2.** — *Des éléments indicatifs sur l'agrément des organismes de formation figurent dans le Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841).*

**PEL.1.2.8.3** - La formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.

- (a) L'AGAC peut approuver un programme de formation pour une licence, une qualification, une autorisation ou une habilitation, basé sur d'autres moyens alternatifs de conformité aux exigences du présent règlement, lorsque la formation est effectuée dans un organisme de formation agréé.
- (b) Le RAG 01 – Partie ATO fournit les exigences en matière de certification et d'administration des organismes de formation agréés pour dispenser une formation approuvée.

**Note.** — *Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne ou des membres d'équipage de conduite, comme la formation homologuée visée au § 9.3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères.*

**PEL.1.2.8.4. †††** - La formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs sera dispensée par un organisme de formation agréé.

**Note.** — *Le Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Manuel sur la formation du personnel de maintenance des aéronefs) (Doc 10098) contient des éléments indicatifs sur la conception et l'élaboration de programmes de formation destinés au personnel de maintenance d'aéronefs.*

**PEL.1.2.8.4. ††††** - La formation fondée sur la compétence du personnel de maintenance des aéronefs et des RPAS sera dispensée par un organisme de formation agréé.

**Note 1.** — *Un plan de formation complet pour la licence de technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef, y compris les divers niveaux de compétence, figure dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (Doc 9868, PANS-TRG).*

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

**Note 2.** — *Le Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Manuel sur la formation du personnel de maintenance des aéronefs) (Doc 10098) contient des éléments indicatifs sur la conception et l'élaboration de programmes de formation destinés au personnel de maintenance d'aéronefs.*

**PEL.1.2.8.5. ††††** - La formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage sera dispensée par un organisme de formation agréé.

**PEL.1.2.8.6** - La formation homologuée, fondée sur la compétence, des agents techniques d'exploitation sera dispensée par un organisme de formation agréé.

**Note.** — *Des procédures appuyant l'élaboration de programmes de formation et d'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des membres d'équipage de conduite, des contrôleurs de la circulation aérienne, du personnel de maintenance des aéronefs, des membres de télé-équipage et des agents techniques d'exploitation, y compris les cadres de compétence OACI, figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (Doc 9868, PANS-TRG).*

#### **PEL.1.2.8.7 - TESTS ET CONTRÔLES DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES – HEURE, LIEU, PERSONNES DÉSIGNÉES ET FORMAT**

- (a) Les tests et contrôles des connaissances et des compétences prescrits par le présent règlement doivent être organisés à des dates, lieux et par des personnes autorisées et désignées par l'AGAC.
- (b) Les tests de connaissances doivent être sous forme écrite ou en format informatique. Pour les postulants à une licence d'instructeur ou à une qualification supplémentaire d'instructeur sur la même catégorie d'aéronef, l'examen peut être oral.
- (c) Les postulants peuvent, outre l'examen écrit, passer un test oral, si cela s'avère nécessaire.

---

†††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.



### PEL.1.2.8.8 - TESTS ET CONTRÔLES DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES – CONDITIONS PRÉALABLES, NOTES DE PASSAGE ET REPRISE DE TEST APRÈS UN ÉCHEC

Un postulant à un test de connaissances ou de compétences doit remplir toutes les conditions requises par le présent règlement pour la licence, la qualification ou l'autorisation dont il souhaite se prévaloir, démontrant qu'il répond aux exigences en matière de formation et/ou d'expérience.

**Note.** - *Les conditions à remplir peuvent être différentes entre les licences et figurent dans chaque section de licence de la Partie 2 selon le cas.*

- (d) Un postulant à un test de connaissances ou de compétences doit recevoir une autorisation écrite l'AGAC pour passer le test ou le reprendre.
- (e) Un postulant montre, au moment de la soumission de la demande, une pièce d'identité appropriée, sous forme de document d'identification délivré par une autorité étatique officielle, comportant :
  - (1) Une photographie ;
  - (2) Sa signature ;
  - (3) La date de naissance indiquant que le postulant satisfait aux conditions d'âge fixées par le présent règlement pour la licence recherchée ; et
  - (4) L'adresse domiciliaire si elle est différente de l'adresse postale du postulant.
- (f) L'AGAC spécifie les notes minimales de passage.
- (g) Avant de passer le contrôle de compétences pour une licence ou une qualification, un postulant doit :
  - (1) Avoir réussi le test des connaissances requis dans les 24 mois civils précédant le mois durant lequel le postulant réussit le contrôle de compétences ; ou
  - (2) La réussite à l'examen théorique ATPL reste valide pendant une durée de sept (7) ans pour un postulant s'il est utilisé par un détenteur de l'AOC comme pilote.
- (h) Lorsqu'un postulant doit utiliser un aéronef pour un contrôle de compétences, l'aéronef doit :
  - (1) Être en état de navigabilité et être certifié ;



- (2) Pouvoir fonctionner dans tous les domaines d'exploitation appropriés à la qualification recherchée et ne pas avoir de limitations d'exploitation interdisant son utilisation dans quelque domaine d'exploitation que ce soit, requis pour le test ;
- (3) Ne pas avoir des limitations d'exploitation qui interdisent les tâches requises pour le contrôle de compétences ;
- (4) Être de la même catégorie, de la même classe et du même type, correspondant aux privilèges de la licence et/ou la qualification recherchée, avec une lettre appropriée d'autorisation d'utilisation de l'aéronef dans le cadre d'un contrôle de compétences si le postulant n'est pas le propriétaire de l'aéronef.
- (5) Avoir :
  - (i) Des commandes de puissance en double ;
  - (ii) Au moins deux stations pilote avec une visibilité adéquate pour chaque personne pour exploiter l'aéronef en toute sécurité ;
  - (iii) Un champ de vision adéquat du poste de pilotage et de l'extérieur pour évaluer la performance du postulant lorsqu'un siège de service supplémentaire est fourni pour l'examineur.
- (i) Si le postulant doit passer un contrôle de compétences segmenté avec un simulateur d'entraînement au vol et un aéronef, le simulateur de vol doit être approuvé par l'AGAC.
- (j) Repasser le test à nouveau après un échec :
  - (1) Un postulant qui échoue à un test de connaissances ou de compétences, peut demander à repasser le test à nouveau si :
    - (i) Un instructeur qualifié détermine que le postulant est apte à passer le test à nouveau ; et
    - (ii) L'autorisation d'un instructeur qualifié ayant assuré la formation supplémentaire du postulant lui est donnée.
  - (2) Un postulant à une licence d'instructeur de vol avec qualification de catégorie d'avion, ou d'une licence d'instructeur de vol avec qualification planeur, qui n'a pas réussi le contrôle de compétences en raison de carences dans la reconnaissance d'un décrochage, d'un début de vrille, de vrilles ou de sortie de vrille, doit :

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (i) Se conformer aux exigences de l'alinéa (f)(1) de la présente sous-section avant de repasser le test ;
- (ii) Disposer pour le nouveau test d'un aéronef de la catégorie ou de la qualification recherchée et certifié pour les vrilles ; et
- (iii) Faire la démonstration à un examinateur de ses connaissances en décrochage, début de vrille, vrilles et sortie de vrille lors du nouveau test.

### **PEL.1.2.8.9 - UTILISATION DE SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL**

- (a) Sauf comme stipulé au paragraphe (b) de la présente sous-section, aucun membre d'équipage de conduite ne peut obtenir de crédit pour l'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour une formation, un test ou un contrôle, à moins que ce simulateur d'entraînement au vol ne soit spécifiquement qualifié et approuvé par l'AGAC pour :
  - (1) La formation, les tests et les contrôles pour lesquels il est utilisé ;
  - (2) Chaque manœuvre, procédure ou fonction de membre d'équipage qui y est effectuée ; et
  - (3) La représentation de la catégorie et de la classe spécifiques, du type, d'une variante particulière du type d'aéronef ou groupe d'aéronefs.
- (a) Les instruments de vol de base (indicateur d'assiette, vitesse anémométrique, altimètre et référence de cap) du simulateur d'entraînement au vol sont de la même technologie que ceux des aéronefs utilisés par l'exploitant.
- (b) Les exploitants utilisant des aéronefs avec des cockpits à affichages électroniques/glass cockpit utilisent des simulateurs à affichages électroniques/glass cockpit.
- (c) Les exploitants utilisant des aéronefs équipés d'instruments standards utilisent des simulateurs équipés d'instruments standards.
- (d) Les exploitants ne doivent pas donner un cours de familiarisation ou de différence sur un aéronef à affichage électronique ou glass cockpit avec des aéronefs équipés d'instruments standards.
- (e) L'AGAC peut approuver un appareil autre qu'un simulateur d'entraînement au vol à des fins spécifiques.
- (f) Un simulateur de vol utilisé pour l'entraînement, les tests et les contrôles pour lesquels un membre d'équipage doit obtenir un crédit doit être approuvé par l'AGAC. Le simulateur d'entraînement au vol doit être approprié pour la tâche.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

#### **PEL.1.2.8.10 - CONFIANCE ACCORDEE AU SYSTEME DE FORMATION ET D'ORGANISATION DE TESTS D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

- (a) L'AGAC peut faire confiance et reconnaître le système de formation et d'organisation des tests requis pour les licences du personnel aéronautique d'un autre État contractant sous réserve d'accord entre l'AGAC et l'Autorité de l'autre État contractant.
  - (b) Le postulant soumet une demande d'approbation écrite à l'AGAC avant d'être autorisé à suivre la formation dans l'ATO de État contractant étranger.
-

## **PEL.1.2.9 - COMPÉTENCES LINGUISTIQUES**

**PEL.1.2.9.1. †††** - Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques dans les langues Française et Anglaise, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.

**PEL.1.2.9.1.††††** - Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères; les télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres ; les contrôleurs de la circulation aérienne ; et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques dans les langues Française et Anglaise, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.

**PEL.1.2.9.2** - Les mécaniciens navigants, les pilotes de planeurs et les pilotes de ballons libres doivent être capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

**PEL.1.2.9.3** - Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques en Français et Anglais.

**PEL.1.2.9.4** - Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.

**PEL.1.2.9.5. †††** - Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

**PEL.1.2.9.5. ††††** - Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères ; des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres ; des contrôleurs de la circulation aérienne ; et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

*††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.1.2.9.6. †††** - Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) soient formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

- a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
- b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans.

**Note 1.** — *Une évaluation formelle n'est pas requise des postulants qui font preuve d'une grande maîtrise de la langue, par exemple les personnes dont c'est la langue maternelle ou les personnes ayant une très bonne connaissance de la langue et dont le parler ou l'accent est intelligible à la communauté aéronautique internationale.*

**Note 2.** — *Les dispositions du § PEL.1.2.9 se rapportent à l'Annexe 10, Volume II, Chapitre 5, qui indique que la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques peut être celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais. Dans la pratique, il se présentera donc des situations dans lesquelles les membres d'équipage de conduite devront uniquement parler la langue habituellement utilisée par la station au sol.*

**PEL.1.2.9.6. ††††** - Les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) soient formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

- a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
- b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans.

**Note 1.** — *Une évaluation formelle n'est pas requise des postulants qui font preuve d'une grande maîtrise de la langue, par exemple les personnes dont c'est la langue maternelle ou les personnes ayant une très bonne connaissance de la langue et dont le parler ou l'accent est intelligible à la communauté aéronautique internationale.*

**†††** - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. **††††** - Applicable à compter du 3 novembre 2022.



**Note 2.** — Les dispositions du § PEL.1.2.9 se rapportent à l'Annexe 10, Volume II, Chapitre 5, qui indique que la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques peut être celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais. Dans la pratique, il se présentera donc des situations dans lesquelles les membres d'équipage de conduite ou d'équipe de télépilotage devront uniquement parler la langue habituellement utilisée par la station au sol.

### PEL.1.3 - DÉLÉGATION DE POUVOIR

Le Directeur Général de l'AGAC peut déléguer aux représentants ci-dessous qu'il aura habilités, l'autorité d'agir en son nom comme spécifié dans le présent règlement :

- (1) Pilote examinateur désigné (DPE) ;
- (2) Examinateur contrôleur de la circulation aérienne ;
- (3) Examinateur personnel navigant de cabine désigné (PNCE) ;
- (4) Agent technique d'exploitation examinateur désigné (DATEE) ;
- (5) Mécanicien examinateur désigné (DPE) ;
- (6) Médecin examinateur d'aviation désigné (AME) ; où
- (7) Toute autre personne éventuellement désignée par l'AGAC.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## CHAPITRE 2.

### PEL.2.0 - LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES\*

#### A. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

#### PEL.2.1 - REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE

##### PEL.2.1.1 – CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DES LICENCES

L'AGAC peut délivrer les licences suivantes à un postulant s'il satisfait aux conditions exigées pour la délivrance de cette licence :

- (1) Équipage de conduite/équipage de télépilotage :
  - (i) pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, ou hélicoptère ;
  - (ii) pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, ou hélicoptère ;
  - (iii) pilote en équipage multiple — avion ;
  - (iv) pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ;
  - (v) pilote de planeur ;
  - (vi) pilote de ballon libre ;
  - (vii) navigateur ;
  - (viii) mécanicien navigant ; et
  - (ix) à compter du 3 Novembre 2022, télépilote — avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.
  
- (2) Autre personnel :
  - (i) Technicien/ mécanicien de maintenance aéronef ;
  - (ii) contrôleur de la circulation aérienne ;
  - (iii) agent technique d'exploitation ;
  - (iv) opérateur radio de station aéronautique ;
  - (v) personnel de météorologie aéronautique ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

- aéronefs à sustentation motorisée ;
- avions ;
- ballons libres ;
- dirigeables d'un volume supérieur à 4 600 mètres cubes ;
- hélicoptères ;
- planeurs.

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

**PEL.2.1.1.2.1** - Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une licence pour une autre catégorie d'aéronef, le service de délivrance des licences de l'AGAC :

- a) délivrera une licence de pilote supplémentaire pour cette catégorie d'aéronef ; ou
- b) consignera la nouvelle qualification de catégorie sur la première licence, sous réserve des conditions énoncées au § PEL.2.1.2.

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

**PEL.2.1.1.3** - Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de pilote que ce soit, le postulant devra remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

**PEL.2.1.1.3.1**- Le postulant à quelque licence ou qualification de pilote que ce soit prouvera, de la manière fixée par le service de délivrance des licences, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

#### **PEL.2.1.1.4 - MESURES DE TRANSITION APPLICABLES A LA CATÉGORIE D'AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE.**

*(Jusqu'au 5 Mars 2025)*

Le service de délivrance des licences pourra porter sur une licence de pilote d'avion ou hélicoptère une qualification de type applicable à un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. L'annotation de la qualification indiquera que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef à sustentation motorisée sera reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tiendra compte de l'expérience acquise par le postulant sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et portera sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

#### **PEL.2.1.2 - QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE**

**PEL.2.1.2.1** - S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories d'aéronef énumérées au § PEL.2.1.1.1.

**PEL.2.1.2.2** - Il ne sera pas consigné de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.

**PEL.2.1.2.3** - Toute qualification de catégorie supplémentaire consignée sur une licence de pilote indiquera le niveau des privilèges de licence auquel elle est accordée.

**PEL.2.1.2.4** - Le titulaire d'une licence de pilote qui sollicite une qualification de catégorie supplémentaire satisfera aux conditions du présente Règlement correspondant aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

#### **PEL.2.1.3 - QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE**

**PEL.2.1.3.1** - Les qualifications de classe ci-après seront établies pour les avions certifiés pour être exploités par un seul pilote :

- a) avions terrestres monomoteurs ;
- b) hydravions monomoteurs ;
- c) avions terrestres multimoteurs ;
- d) hydravions multimoteurs.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.2.1.3.1.1** - AGAC envisage d'établir une qualification de classe pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères certifiés pour être exploités par un seul pilote et qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la conduite et des performances.

**PEL.2.1.3.2** - Des qualifications de type seront établies pour :

- a) les aéronefs certifiés pour être exploités avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- b) les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisée certifiés pour être exploités par un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe n'ait été délivrée en vertu du § PEL.2.1.3.1.1 ;
- c) tout aéronef pour lequel le service de délivrance des licences le juge nécessaire.

**Note 1.** — *Une qualification de type commune ne sera établie que pour des aéronefs possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.*

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

**PEL.2.1.3.3** - Lorsqu'un postulant aura démontré qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour l'obtention d'une licence de pilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de l'aéronef utilisé pour la démonstration seront consignées sur cette licence.

## **PEL.2.1.4 - CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES**

**PEL.2.1.4.1**- Un État contractant qui a délivré une licence de pilote ne permettra au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable ou d'hélicoptère que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qui sera :

- a) la qualification de classe appropriée prévue au § PEL.2.1.3.1 ; ou
- b) une qualification de type dans les cas visés au § PEL.2.1.3.2.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.2.1.4.1.1-** Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote ou sont limités aux fonctions de pilote commandant de bord pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

**PEL. 2.1.4.2** - Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, AGAC peut accorder au titulaire d'une licence une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § PEL.2.1.4.1. La validité de cette autorisation sera limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

## **PEL.2.1.5 – CONDITIONS EXIGEES POUR LA DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE**

### **PEL.2.1.5.1 – QUALIFICATION DE CLASSE**

Le postulant aura prouvé, sur un aéronef de la classe pour laquelle il sollicite la qualification, qu'il possède le niveau d'habileté exigé par sa licence.

### **PEL.2.1.5.2 - QUALIFICATION DE TYPE au titre du § PEL.2.1.3.2, alinéa a)**

Le postulant devra :

- a) avoir acquis, sous supervision appropriée, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
  - procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
  - procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, les systèmes et la cellule ;
  - s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
  - pour la délivrance d'une qualification de type d'une catégorie d'avion, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;

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



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

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

**Note 4.** — La formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.

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

**Note.** — Voir le § PEL.2.1.8.1, qui concerne les qualifications exigées des pilotes qui donnent une instruction de vol.

- b) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
- c) avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par le service de délivrance des licences sur la base des conditions spécifiées au § PEL.2.6.1.2.

**Note.** — Des indications de caractère général sur la qualification par différence et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).

### PEL.2.1.5.3 - QUALIFICATION DE TYPE au titre du § PEL.2.1.3.2, alinéa b) ou c)

Le postulant doit prouver qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour satisfaire aux conditions de sa licence et remplir de façon sûre ses fonctions de pilotage sur les aéronefs du type considéré.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.1.6 - UTILISATION D'UN FSTD POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION D'HABILETE**

L'utilisation d'un FSTD pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification sera approuvée par le service de délivrance des licences, qui veillera à ce que le FSTD utilisé convienne à la tâche.

- (a) Sauf comme stipulé au paragraphe (b) de la présente sous-section, aucun membre d'équipage de conduite ne peut obtenir de crédit pour l'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour une formation, un test ou un contrôle, à moins que ce simulateur d'entraînement au vol n'est spécifiquement qualifié et approuvé par l'AGAC pour :
  - (4) La formation, les tests et les contrôles pour lesquels il est utilisé ;
  - (5) Chaque manœuvre, procédure ou fonction de membre d'équipage qui y est effectuée ; et
  - (6) La représentation de la catégorie et de la classe spécifiques, du type, d'une variante particulière du type d'aéronef ou groupe d'aéronefs.
- (b) Les instruments de vol de base (indicateur d'assiette, vitesse anémométrique, altimètre et référence de cap) du simulateur d'entraînement au vol sont de la même technologie que ceux des aéronefs utilisés par l'exploitant.
- (c) Les exploitants utilisant des aéronefs avec des cockpits à affichages électroniques/glass cockpit utilisent des simulateurs à affichages électroniques/glass cockpit.
- (d) Les exploitants utilisant des aéronefs équipés d'instruments standards utilisent des simulateurs équipés d'instruments standards.
- (e) Les exploitants ne doivent pas donner un cours de familiarisation ou de différence sur un aéronef à affichage électronique ou glass cockpit avec des aéronefs équipés d'instruments standards.
- (f) L'AGAC peut approuver un appareil autre qu'un simulateur d'entraînement au vol à des fins spécifiques.
- (g) Un simulateur de vol utilisé pour l'entraînement, les tests et les contrôles pour lesquels un membre d'équipage doit obtenir un crédit doit être approuvé par l'AGAC. Le simulateur d'entraînement au vol doit être approprié pour la tâche.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**NOTE.** - Voir le Doc 9625 de l'OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol.

## **PEL.2.1.7 - CAS OU UNE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS EST NECESSAIRE**

AGAC ne permettra à aucun titulaire de licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les IFR que s'il lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit être constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.

**Note.** — La qualification de vol aux instruments fait partie intégrante de la licence de pilote de ligne — catégorie aéronef à sustentation motorisée ou avion, de la licence de pilote en équipage multiple et de la licence de pilote professionnel — catégorie dirigeable. Les dispositions du § PEL.2.1.7 n'interdisent pas la délivrance d'une licence dont la qualification de vol aux instruments fait partie intégrante.

## **PEL.2.1.8 - CAS OU UNE AUTORISATION D'ASSURER L'INSTRUCTION EST NECESSAIRE**

**PEL.2.1.8.1** - AGAC ne permettra au titulaire d'aucune licence qu'elle a délivré de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que s'il lui a donné une autorisation à cet effet.

Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

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

**PEL.2.1.8.2** - L'AGAC ne permettra à une personne de donner sur un FSTD l'instruction exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence appropriée ou si elle a reçu une formation et acquis une expérience de vol appropriées, et s'il lui a délivré une autorisation à cet effet.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.1.9 - PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL**

**PEL.2.1.9.1** - Un élève-pilote ou le titulaire d'une licence de pilote pourra faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

**PEL.2.1.9.2** - Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote mais dans lequel AGAC exige la présence d'un copilote pourra faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur. L'AGAC peut autoriser la prise en compte du temps de vol total ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.

**PEL.2.1.9.3** - Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un copilote pourra faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

**PEL.2.1.9.4** - Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de pilote commandant de bord sous supervision pourra faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

### **PEL.2.1.10 - LIMITATION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 65 ANS**

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

- (a) **60 ans révolus.** Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de soixante (60) ans ne peut agir en qualité de pilote à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial, que s'il fait partie d'un équipage multipilotes, et
- (b) **65 ans.** Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de soixante-cinq (65) ans ne pourra agir en tant que pilote d'aéronef dans le transport aérien commercial.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note.** — Voir le § PEL.1.2.5.2.3, qui concerne la période de validité des attestations médicales des pilotes âgés de plus de 60 ans qui effectuent des vols de transport commercial.

### **PEL.2.1.11 - EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPERIENCE RECENTE ET DE COMPETENCE PROFESSIONNELLE**

**N. B. :** Pour les opérations de transport aérien commercial, voir RAG 8.4.

- (a) Afin de satisfaire aux conditions d'expérience récente et de maintien du niveau de ses compétences, un pilote doit se conformer aux dispositions définies dans les paragraphes de (b) à (g) ci-après.
- (b) Nul ne peut exercer les fonctions de PIC à bord d'un aéronef si ce pilote n'a pas accompli dans les 24 mois, un vol d'entraînement périodique comprenant :
  - (1) Un passage en revue des règles d'exploitation et de vol conforme au RAG 06 – Partie OPS;
  - (2) 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 qu'il peut exercer les privilèges accordés par la licence de pilote en toute sécurité ;
  - (3) le pilote a passé dans les 24 derniers mois à bord de l'aéronef approprié, un contrôle de compétences pour les qualifications et autorisations détenues dans les domaines suivants :
    - (i) Un contrôle de compétences ou un examen pratique sous la supervision d'un examinateur autorisé par l'AGAC pour l'obtention d'une licence de pilote, d'une qualification ou l'exercice d'un privilège d'exploitation ;
    - (ii) Un examen pratique sous la supervision d'un examinateur autorisé par l'AGAC pour la délivrance d'une qualification d'instructeur de vol, d'une qualification supplémentaire d'instructeur de vol, le renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol ou le rétablissement d'une qualification d'instructeur de vol ; et
  - (4) Une inscription sur le carnet de vol par un instructeur qualifié qui a assuré le passage en revue certifiant que le candidat a passé avec succès les dispositions des paragraphes (i) et (ii) ci-dessus et le contrôle des aptitudes professionnelles pertinentes.
- (c) Type d'aéronef certifié pour plus d'un pilote.



- (1) Une personne n'est pas autorisée à faire fonction de pilote aux commandes d'un type d'aéronef certifié pour plus d'un pilote ou d'un aéronef à turboréacteur, sauf si, dans les 12 derniers mois civils, cette personne a passé un contrôle de compétences à bord d'aéronef ou dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cette fin, sous la supervision d'un représentant autorisé de l'AGAC.
- (2) Une personne n'est pas autorisée à faire fonction de copilote d'un type d'aéronef certifié pour plus d'un pilote sauf si, dans les 12 derniers mois civils, cette personne a effectué 3 décollages et 3 atterrissages en étant seul aux commandes d'un aéronef du même type ou dans un simulateur d'entraînement au vol 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.
- (d) Type d'aéronef certifié pour un seul pilote et requérant une qualification de type sur la licence de pilote. Une personne n'est pas autorisée à faire fonction de pilote aux commandes d'un type d'aéronef certifié pour un pilote sauf si, depuis le début des 12 derniers mois civils, cette personne a passé un contrôle de compétences avec un représentant autorisé de l'AGAC dans la catégorie, la classe et le type d'aéronef à exploiter, ou dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cette fin.
- (e) **EXPERIENCE RECENTE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS.** Une personne n'est pas à faire fonction de pilote aux commandes ou de CP d'un aéronef transportant des passagers sauf si, dans les 90 jours précédents, ce pilote a :
- (1) 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 simulateur d'entraînement au vol approuvé à cette fin.
- (2) 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.
- (3) Pour les opérations de nuit, effectué les trois décollages et atterrissages requis au paragraphe (a)(1) de nuit, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
- (f) **OPÉRATIONS IFR.** Un pilote ne peut pas piloter un aéronef en tant que pilote aux commandes dans des conditions IFR ou des minimums météorologiques inférieurs aux minimums prescrits pour les vols VFR, sauf si dans les 6 mois précédents :
- (1) Le pilote a passé avec succès un contrôle de compétences pour la qualification de vol aux instruments comme indiqué dans la NMO Pel.2.7, ou
- (2) 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 :

- (i) Six approches aux instruments ;
  - (ii) Les procédures d'attente ; et
  - (iii) l'interception et le suivi de routes en utilisant des systèmes électroniques de navigation.
- (g) **OPÉRATIONS AVEC LUNETTES DE VISION NOCTURNE.** Un pilote n'est pas autorisé à faire fonction de pilote aux commandes lors d'une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si :
- (1) Ce pilote a 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 :
    - (i) 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 ;
    - (ii) 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'appareils à sustentation motorisée pendant la phase stationnaire ;
    - (iii) Tâches sur l'aire de départ et d'arrivée ;
    - (iv) Trois tâches de passage du vol de nuit assisté à vol de nuit non assisté et retour à un vol de nuit assisté ;
    - (v) Trois opérations avec lunettes de vision nocturne ou, avec des hélicoptères ou des appareils à sustentation, six opérations avec des lunettes de vision nocturne ; ou
    - (vi) Contrôle de compétences réussies sous la supervision d'un représentant autorisé de l'AGAC.
-

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.2 - ÉLEVE-PILOTE**

**PEL.2.2.1 - ÂGE** : Le postulant doit avoir au moins 16 ans d'âge et doit satisfaire aux conditions prescrites par l'AGAC. En prescrivant ces conditions l'AGAC veillera à ce que les privilèges accordés ne permettent pas à l'élève pilote de constituer un danger pour la navigation aérienne.

### **PEL.2.2.2 - INSTRUCTION AVANT LE VOL EN SOLO**

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

Avant d'effectuer un vol en solo, un élève-pilote a :

- (1) 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.
- (2) Fait la preuve de ses compétences et de ses aptitudes en matière de sécurité, à la satisfaction d'un instructeur homologué, pour les manœuvres et procédures concernant la catégorie et, si applicable, la classe de l'aéronef.

### **PEL.2.2.3 - APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

La Guinée ne permettra à un élève-pilote d'effectuer des vols en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

### **PEL.2.2.4 - EXIGENCES POUR LE VOL EN SOLO**

Un élève pilote ne volera en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou d'ordre générale existe entre la Guinée et le pays de la destination du vol.

### **PEL.2.2.5 - MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ÉLEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE AVION**

- (a) Le postulant d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie avion doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMO PEL.2.2.5

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.2.6 - MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE HELICOPTERE**

- (a) Le postulant d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie hélicoptère doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMO PEL.2.2.6

### **PEL.2.2.7 - MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE**

- (a) Le postulant d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie à sustentation motorisée doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMO PEL.2.2.7

### **PEL.2.2.8 MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE DIRIGEABLE**

(RESERVE)

### **PEL.2.2.9 MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE BALLON**

- (a) Le postulant d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie ballon doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMO PEL.2.2.9

### **PEL.2.2.10 MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA FORMATION D'UN ELEVE-PILOTE AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE PLANEUR**

- (a) Le postulant d'une autorisation d'élève-pilote dans la catégorie planeur doit obtenir une formation aux manœuvres et procédures figurant à la NMO PEL.2.2.10

---

## **PEL.2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVE**

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité de la licence est de 5 ans.

**RENOUVELLEMENT.** Une licence de pilote privé qui n'est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à l'AGAC la preuve que la licence, le certificat médical et l'expérience récente sont courants.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence de pilote privé est arrivée à expiration, le postulant doit suivre un cours de perfectionnement acceptable par l'AGAC et passer le contrôle de compétences de pilote privé.

### **PEL.2.3.1 - EXIGENCES D'ORDRE GENERAL DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE**

#### **PEL.2.3.1.1 - Âge**

Le postulant doit être âgé de 17 ans révolus.

#### **PEL.2.3.1.2 - Connaissances**

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

##### **(1) Droit aérien**

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé ; règles de l'air ; procédures de calage altimétrique ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères
- b) principes d'utilisation et de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- c) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- e) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

##### **(2) Préparation du vol, performances et chargement**

- f) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse et de centrage ;
- g) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;



- h) planification prévol et en route pour les vols VFR privés ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;

### (3) Performances humaines

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

*Note.* — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

### (4) Météorologie

- j) application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ; conditions météorologiques dangereuses ;

### (5) Navigation

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

### (6) Procédures opérationnelles

- l) application de la TEM aux performances opérationnelles ;

*Note.* — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre 1, Supplément C, ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683), Partie 2, Chapitre 2.

- m) procédures de calage altimétrique ;
- n) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- o) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol ;
- p) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculant, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

**(7) Principes du vol**

- q) principes du vol ;

**(8) Radiotéléphonie**

- r) procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

**PEL.2.3.1.3 - Habileté**

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

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

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

**PEL.2.3.1.4 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant détiendra une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

*Note.* — Voir le § 2.7.1.3 au sujet de l'aptitude physique et mentale exigée des titulaires de la licence de pilote privé postulants à la qualification de vol aux instruments.

## **PEL.2.3.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.3.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, 1.2.6, PEL.1.2.7.1, PEL.1.2.9 et PEL.2.1, la licence de pilote privé permettra à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.

**PEL.2.3.2.2** - Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence devra avoir reçu sur un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée 4 heures instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et 1 heure de navigation.

## **PEL.2.3.3 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION**

### **PEL.2.3.3.1 - *Expérience***

**PEL.2.3.3.1.1** - Le postulant aura accompli au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avions appropriés à la qualification de classe sollicitée. Le service de délivrance des licences déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 5 heures.

**PEL.2.3.3.1.1.1** - Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.3.3.1.1.

**PEL.2.3.3.1.2** - Le postulant aura accompli au moins 10 heures de vol en solo sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

(150 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

### **PEL.2.3.3.2 - Instruction de vol**

Le postulant aura reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
- l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

**Note.** — *L'expérience du vol aux instruments spécifiée au § PEL.2.3.3.2, alinéa i), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au § PEL.2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.*

### **Exigences.**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour la licence PPL(A) figurent à la NMO PEL.2.3.3.

## **PEL.2.3.4 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE**

### **PEL.2.3.4.1- Expérience**

**PEL.2.3.4.1.1** - Le postulant à une licence PPL(H) doit avoir effectué au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'AGAC déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 5 heures.

**PEL.2.3.4.1.1.1** - Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.3.4.1.1.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### PEL.2.3.4.2 - *Instruction de vol*

**PEL.2.3.4.2.1** - Le postulant à une licence PPL(H) doit avoir au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

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

**Exigences** : Les exigences pour le contrôle de compétences pour la licence PPL(H) figurent à la NMO PEL.2.3.4.

**PEL.2.3.4.2.1.1** — Le postulant doit recevoir une instruction au vol aux instruments en double commande donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci devrait s'assurer que le postulant a acquis une expérience opérationnelle du vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier, sur un hélicoptère doté des instruments appropriés.

*Note.* — L'expérience du vol aux instruments spécifiée au § PEL.2.3.4.2.1.1 et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au § PEL.2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

## **PEL.2.3.5 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE**

### **PEL.2.3.5.1 - Expérience**

**PEL.2.3.5.1.1** — Le postulant doit accomplir au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. Le service de délivrance des licences de l'AGAC devrait déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures.

**PEL.2.3.5.1.2** — Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.3.5.1.1.

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

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

### **PEL.2.3.5.2 - Instruction de vol**

— Il est recommandé que le postulant ait reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des aéronefs à sustentation motorisée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci devrait s'assurer que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'aéronef à sustentation motorisée ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- f) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- g) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- h) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- i) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- j) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**Exigences :** Les exigences pour le contrôle de compétences pour la licence PPL – catégorie à sustentation motorisée figurent à la NMO PEL.2.3.5.

***Note.** — L'expérience du vol aux instruments spécifiée au § PEL.2.3.5.2, alinéa g), et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au § PEL.2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote privé de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.*

## **PEL.2.3.6 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE**

### **PEL.2.3.6.1- Expérience**

Le postulant aura accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui comprendront au minimum :

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

### **PEL. 2.3.6.2 - Instruction de vol**

Le postulant aura reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant a reçu une instruction dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la TEM dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre 1, Supplément C,*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

*ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683), Partie 2, Chapitre 2.*

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

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

## **PEL.2.3.7 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LA LICENCE PPL — CATEGORIE BALLON**

### **PEL.2.3.7.1 - *Experience.***

Le postulant à une licence PPL — ballon doit avoir effectué au moins 16 heures de vol en tant que pilote d'un ballon, avec au minimum 8 lancements et montées, dont au moins un doit être en solo.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.3.7.2 - Instruction de vol.**

Le postulant à une licence PPL – ballon doit avoir obtenu une instruction en double commande dans des ballons libres d'un instructeur homologué, au moins dans les domaines suivants :

- (1) Opérations avant le vol, dont montage, gréement, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
- (2) Opérations dans les aérodromes, transit par aérodrome contrôlé, conformité aux procédures des services de la circulation aérienne, procédures et phraséologie de radiotéléphonie ;
- (3) Techniques et procédures de lancement et de montée, dont les limitations appropriées, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
- (4) Précautions pour éviter les collisions ;
- (5) Contrôle d'un ballon libre par référence visuelle externe ;
- (6) Reconnaissance et contrôle des descentes rapides et redressement ;
- (7) Vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ;
- (8) Approches et pauses, dont manutention au sol ; et
- (9) Procédures d'urgence.

### **PEL.2.3.7.3 - Exigences.**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour la licence PPL – catégorie ballon figurent à la NMO PEL.2.3.7.

## **PEL.2.3.8 - EXPERIENCE, INSTRUCTION EN VOL ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR LA LICENCE PPL – CATEGORIE PLANEUR**

### **PEL.2.3.8.1 - Expérience**

Le postulant à une licence PPL – planeur 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.

### **PEL.2.3.8.2 - Instruction de vol.**

Le postulant à une licence PPL – planeur doit avoir obtenu une instruction en double commande dans des planeurs d'un instructeur homologué, au moins dans les domaines suivants :



- (1) Opérations avant le vol, dont montage et inspection du planeur ;
- (2) Techniques et procédures de la méthode de lancement utilisée dont les limitations appropriées de vitesse anémométrique, les procédures d'urgence et les signaux utilisés ;
- (3) Opérations en circuit d'aérodrome, précautions et procédures d'évitement des collisions ;
- (4) Contrôle du planeur par référence visuelle externe ;
- (5) Vol dans tout le domaine de vol ;
- (6) Reconnaissance de début de décrochage, décrochages complets et de piqué en spirale et redressement ;
- (7) Lancements, approches et atterrissages normaux et par vents transversaux ;
- (8) Vol de navigation en utilisant des références visuelles et à l'estime ; et
- (9) Procédures d'urgence.

Crédit de vol dans d'autres aéronefs. Le titulaire d'une licence de pilote de la catégorie avion peut être crédité de 3 heures pour les 6 heures de vol requises pour la licence planeur.

### **PEL.2.3.8.3 - Exigences.**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour la licence PPL – catégorie planeur figurent à la NMO PEL.2.3.8.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.4 - LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL**

### **PEL.2.4.1 - CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE**

#### **PEL.2.4.1.1 – Âge.**

Le postulant sera âgé de 18 ans révolus.

#### **PEL.2.4.1.2 - *Connaissances***

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

##### **(1) *Droit aérien***

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

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

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

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



- h) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
- i) utilisation et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- j) planification prévol et en route pour les vols VFR commerciaux ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- k) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

#### **(4) Performances humaines**

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

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

#### **(5) Météorologie**

- m) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- n) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le postulant sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- o) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

#### **(6) Navigation**



- p) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement de bord ;
- q) dans le cas de dirigeables :
- 1) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
  - 2) Compréhension des principes d'emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
  - 3) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

#### (7) Procédures opérationnelles

- r) application de la Compréhension des principes (TEM) aux performances opérationnelles ;

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

- s) utilisation de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- t) procédures de calage altimétrique ;
- u) précautions et procédures d'urgence appropriées ;
- v) procédures opérationnelles de transport de fret ; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
- w) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- x) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

#### (8) Principes du vol

- y) principes du vol relatif à la catégorie appropriée d'aéronef ;

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

### **(9) Radiotéléphonie**

- z) procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ;  
mesures à prendre en cas d'interruption des communications ; et
- aa) comme spécifier plus en détail, dans la NMO PEL.2.4.3

#### **PEL.2.4.1.3 – Habileté.**

Le postulant aura prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux § PEL.2.4.3.2.1, PEL.2.4.4.2, PEL.2.4.5.2 ou PEL.2.4.6.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.
- g) Passer le contrôle de compétences requis sur les sujets figurant à la NMO PEL.2.7.5.

#### **PEL.2.4.1.4 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant à une licence CPL doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

## **PEL.2.4.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.4.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6, PEL.1.2.7.1, PEL.1.2.9 et PEL.2.1, la licence de pilote professionnel permettra à son titulaire :

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

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

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

## **PEL.2.4.3 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION**

### **PEL.2.4.3.1 – Expérience.**

**PEL.2.4.3.1.1** - Le postulant aura accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avion. Le service de délivrance des licences déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 20 heures.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

**PEL. 2.4.3.1.1** - Le postulant aura accompli sur avion un minimum de :

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

**PEL.2.4.3.1.2** - Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.4.3.1.1.

### **PEL.2.4.3.2 - *Instruction de vol.***

**PEL.2.4.3.2.1** - Le postulant aura reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe ou de type sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et TEM ;

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la TEM dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre 1, Supplément C, ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683), Partie 2, Chapitre 2.

- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) vol à vitesse faible ; évitement des vrilles ; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**Note.** — *L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux § PEL.2.4.3.1.1.1, alinéa c), et PEL.2.4.3.2.1, alinéa j), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux § PEL.2.4.3.1.1.1, alinéa d), et PEL.2.4.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.*

**PEL.2.4.3.2.2** — Tout postulant doit recevoir, en vol réel, une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement approuvée par le service de délivrance des licences.

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

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.4.4 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE**

### **PEL.2.4.4.1 – *Expérience.***

**PEL.2.4.1.1** - Le postulant aura accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. Le service de délivrance des licences déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 150 heures ou de 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 10 heures.

**PEL.2.4.4.1.1.1** - Le postulant aura accompli, sur hélicoptère, au moins :

- a) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- b) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux points différents ;
- c) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.

**PEL.2.4.4.1.2** - Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.4.4.1.1.

### **PEL.2.4.4.2 - *Instruction de vol.***

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

- a) reconnaissance et TEM ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*



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

**Note.** — *L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux § PEL.2.4.4.1.1.1, alinéa c), et PEL.2.4.4.2, alinéa i), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux § PEL.2.4.4.1.1.1, alinéa d), et PEL.2.4.2.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.4.5 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE

### PEL.2.4.5.1 – *Expérience.*

**PEL. 2.4.5.1.1** - Le postulant doit accomplir en qualité de pilote au moins 200 heures de vol sur un aéronef à sustentation motorisée, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. Le service de délivrance des licences devrait déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas.

**PEL.2.4.5.1.2** - Le postulant doit accomplir sur un aéronef à sustentation motorisée un minimum de :

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

**PEL.2.4.5.1.3** - Lorsque le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.4.5.1.1.

**PEL.2.4.5.2 - *Instruction de vol.*** Le postulant doit recevoir sur un aéronef à sustentation motorisée une instruction en double commande donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci devrait s'assurer que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et TEM ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*



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

**Note.** — *L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux § PEL.2.4.5.1.2, alinéa c), et PEL.2.4.5.2, alinéa i), ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux § PEL.2.4.5.1.2, alinéa d), et PEL.2.4.2.2 ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.4.6 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

### PEL.2.4.6.1 - *Expérience*

PEL.2.4.6.1.1 - Le postulant aura accompli au moins 200 heures de vol en qualité de pilote.

PEL.2.4.6.1.1.1 - Le postulant aura accompli au moins :

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

### PEL.2.4.6.2 - *Instruction de vol.*

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

- a) reconnaissance et TEM ;

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;



- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- e) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- f) reconnaissance des fuites ;
- g) décollages et atterrissages normaux ;
- h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- i) vol selon les règles de vol aux instruments ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.5 - LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE (MPL) CATÉGORIE AVION

**Note.** – *Le titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple peut, en vertu du § 2.5.2.1, remplir les fonctions de copilote à bord d'un avion dans lequel la présence d'un copilote est exigée. Un tel titulaire pourra obtenir une licence de pilote de ligne catégorie avion, après avoir rempli les conditions relatives à cette licence dont les privilèges seront limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées aux § 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 et 2.5.2.3, selon qu'il convient (voir le § 2.6.2.2).*

### PEL.2.5.1 - CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

#### PEL.2.5.1.1 - Âge

Le postulant d'un MPL doit avoir 18 ans révolus.

#### PEL.2.5.1.2 – Compétences

Le postulant devra prouver de manière satisfaisante qu'il a les compétences définies dans un modèle de compétence adapté pour l'exécution des fonctions de copilote d'avion de transport à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes. Le modèle de compétence adapté sera approuvé par le service de délivrance des licences, sur la base du cadre de compétence OACI des pilotes d'avion figurant dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868).

**Note 1.** — *Des habiletés, connaissances et attitudes sous-tendent ces compétences comme il est décrit dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868). Les habiletés et les connaissances indiquées aux § 2.5.1.2.1 et 2.5.1.2.2 représentent les exigences minimales pour la délivrance d'une licence de pilote en équipage multiple.*

**Note 2.** — *Les compétences du modèle de compétence adapté approuvé offrent des contre-mesures individuelles et collectives pour la gestion des menaces et des erreurs. On trouve des éléments indicatifs sur la gestion des menaces et des erreurs dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

### **PEL.2.5.1.2.1 – Connaissances sous-jacentes**

**PEL.2.5.1.2.1.1** - Le Postulant doit au moins remplir les conditions spécifiées au § 2.6.1.2 pour la licence de pilote de ligne catégorie avion dans le cadre d'un cours de formation homologuée ainsi que les autres exigences de base du modèle de compétence adapté approuvé.

**PEL.2.5.1.2.1.2** - La formation sur les connaissances sous-jacentes requises sera entièrement intégrée à la formation sur les habiletés sous-jacentes requises.

### **PEL.2.5.1.2.2 – Habileté sous-jacentes**

Le postulant doit prouver qu'il a les habiletés sous-jacentes requises pour les compétences définies dans le modèle de compétence adapté approuvé en tant que pilote aux commandes et pilote surveillant, au niveau d'habileté nécessaire pour remplir les fonctions de copilote d'avion à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, en VFR et en IFR.

**PEL.2.5.1.2.3** — Les normes de compétence à atteindre et les critères de performance connexes pour les candidats à une licence de pilote en équipage multiple doivent être rendus publics.

### **PEL.2.5.1.3 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant d'un MPL doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

## **PEL.2.5.2.0 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

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

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

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

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

- a) accompli, sur des avions, 70 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 10 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- b) accompli 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit :
  - 10 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, y compris un vol sur une distance d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- c) satisfait aux conditions de la licence de pilote professionnel pour la catégorie avion considérée qui sont spécifiées aux § PEL.2.4.1.2, PEL.2.4.1.3, PEL.2.4.3.1.1 [à l'exception de PEL.2.4.3.1.1.1, alinéa a)] et PEL.2.4.3.2.

**Note 1.** — *Lorsqu'un État contractant accorde des privilèges d'exploitation monopilote au titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple, il peut les indiquer dans une annotation portée sur la licence de pilote en équipage multiple ou en délivrant une licence de pilote professionnel de la catégorie avion.*

**Note 2.** — *Le § PEL.2.1.10 restreint certains des privilèges attachés à cette licence dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 65 ans.*

### **PEL.2.5.3 - EXPERIENCE**

**PEL.2.5.3.1** - Le postulant devra suivre un cours de formation homologuée d'au moins 240 heures comprenant des vols réels et simulés en qualité de pilote aux commandes et de pilote surveillant.

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

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

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

**PEL.2.5.3.3** - En plus de remplir les conditions prévues au § PEL.2.5.3.2, le postulant devrait acquérir, sur avion à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ou sur simulateur d'entraînement au vol homologué à cette fin par le service de délivrance des licences suivant les indications du § 3 de l'Appendice 3, l'expérience nécessaire pour atteindre la norme de compétence adapté approuvé.

### **PEL.2.5.4 - INSTRUCTION DE VOL**

**PEL.2.5.4.1** - Le postulant doit suivre une formation homologuée répondant aux conditions d'expérience spécifiées au § PEL.2.5.3.

**PEL.2.5.4.2** - Le postulant devra recevoir une instruction en double commande afin d'atteindre la norme de compétence finale relative à toutes les compétences du modèle de compétence adapté approuvé pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

***Note.** — Les compétences du modèle de compétence adapté approuvé offrent des contre-mesures individuelles et collectives pour la gestion des menaces et des erreurs. On trouve des éléments indicatifs sur la gestion des menaces et des erreurs dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

### **PEL.2.5.5 - VALIDITÉ**

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité de la licence est de 5 ans.

### **PEL.2.5.6 - RENOUELEMENT**

Une licence de pilote en équipage multiple qui n'est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à l'AGAC la preuve que la licence, le certificat médical et l'expérience récente sont en cours de validité.

### **PEL.2.5.7 - NOUVELLE DÉLIVRANCE**

Si la licence de pilote en équipage multiple est arrivée à expiration, le postulant doit suivre un cours de perfectionnement acceptable par l'AGAC et passer le contrôle de compétences de pilote en équipage multiple.

---

## **PEL.2.6 - LICENCE DE PILOTE DE LIGNE**

### **PEL.2.6.1 - CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION ET HELICOPTERE**

#### **PEL.2.6.1.1 - Âge**

Le postulant d'une licence ATPL doit être âgé de 21 ans révolus.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.6.1.2 - Connaissances**

**PEL.2.6.1.2.1** - Le postulant d'une licence ATPL doit avoir suivi une formation au sol assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

#### **(1) Droit aérien**

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

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

- b) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment des circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation ; systèmes de commande de vol, y compris le pilote automatique et l'augmentation de la stabilité ;
- c) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des moteurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie d'aéronef considérée ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des aéronefs selon les renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
- e) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
- f) instruments de vol ; compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol et dispositifs d'affichage électroniques ;
- g) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et moteurs des aéronefs considérés ;
- h) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

- i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
- j) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;
- k) planification prévol et en route opérationnelle ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- l) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

### **(4) Performances humaines**

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

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

### **(5) Météorologie**

- n) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- o) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le postulant sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- p) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- q) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;

**(6) Navigation**

- r) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- s) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
- t) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
- u) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

**(7) Procédures opérationnelles**

- v) application de la TEM aux performances opérationnelles ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- w) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
- x) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité ;
- y) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- z) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- aa) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol VMC ;

**(7) Principes du vol**

- bb) principes du vol relatifs à la catégorie appropriée d'aéronef ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**(8) Radiotéléphonie**

cc) procédures de communication et expressions conventionnelles ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

**(9) Test des connaissances**

dd) Le postulant d'une licence ATPL doit avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'autorisation d'un instructeur homologué, qui a assuré la formation sur les sujets des connaissances ; et certifie que la personne est prête pour le test requis.

**PEL.2.6.1.2.2** - En plus de connaître les sujets précédents, le postulant à une licence de pilote de ligne (ATPL) applicable à la catégorie aéronef à sustentation motorisée ou avion doit satisfaire aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments figurant au § PEL.2.7.1.1.

**PEL.2.6.1.3 - Habileté**

**PEL.2.6.1.3.1** - Le postulant aura prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée :

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

**PEL.2.6.1.3.1.1** - Dans le cas d'un avion, le postulant aura prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § PEL.2.6.1.3.1 en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteurs.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.2.6.1.3.1.2** - Le postulant aura prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § PEL.2.6.1.3 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne (ATPL), ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs (TEM) ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) de piloter manuellement l'aéronef en souplesse et avec précision en respectant à tout instant les limites, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée ;
- c) d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- d) d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans toutes les phases de vol ;
- e) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur, notamment par une prise de décisions structurée et le maintien de la conscience de la situation ;
- f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des SOP et l'utilisation des listes de vérifications.

#### **PEL.2.6.1.4 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité, délivrée conformément au présent règlement.

#### **PEL.2.6.1.5 - VALIDITÉ**

Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité de la licence est de 5 ans. Pour un renouvellement ou une nouvelle délivrance, voir PEL.1.2.5.

### **PEL.2.6.1.6 - RENOUELEMENT**

Une licence de pilote de ligne qui n'est pas arrivé à expiration peut être renouvelé pour 5 ans de plus si le détenteur présente à l'AGAC la preuve que la licence, le certificat médical, l'expérience récente et les compétences sont courants.

### **PEL.2.6.1.7 - NOUVELLE DÉLIVRANCE**

Si la licence de pilote de ligne est arrivée à expiration, le postulant doit suivre un cours de perfectionnement acceptable par l'AGAC et passer le contrôle de compétences de pilote de ligne.

## **PEL.2.6.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

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

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

**PEL.2.6.2.2** - Si le titulaire d'une licence de pilote de ligne de la catégorie avion ne détenait précédemment qu'une licence de pilote en équipage multiple, les privilèges de la licence seront limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées aux § PEL.2.5.2.1, alinéa a), PEL.2.5.2.2 et PEL.2.5.2.3, selon qu'il convient. Toute limitation des privilèges sera indiquée sur la licence.

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

## **PEL.2.6.3 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION - APTL.**

### **PEL.2.6.3.1 *Expérience***

**PEL.2.6.3.1.1** - Le postulant doit avoir accompli au moins 1 500 heures de vol en qualité de pilote d'avion. Le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 1 500 heures. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

**PEL.2.6.3.1.1.1** - Le postulant doit avoir accompli, sur avion, au moins :

- a) 500 heures en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, ou 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- b) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.
  - i. Le postulant doit avoir suivi un cours de CRM sur les sujets définis par l'AGAC.
  - ii. Le postulant d'une licence ATPL(A) doit détenir une licence CPL(A) avec qualification de vol aux instruments et multimoteurs délivrée aux termes du présent règlement.

**PEL.2.6.3.1.2** - Lorsque le postulant ait acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.6.3.1.1.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note.** — *Le service de délivrance des licences peut déterminer la mesure dans laquelle il est possible de réduire le nombre d'heures d'expérience de vol lorsque le candidat a prouvé qu'il a atteint la norme de compétence finale d'un programme de formation fondée sur la compétence approuvée pour la qualification de type dans la catégorie avion.*

---

*Les détenteurs d'une licence CPL(H) sont crédités de 50 pour cent de leur temps de vol en hélicoptère en tant que pilote aux commandes pour le temps de vol requis au paragraphe (PEL.2.6.3.1.1).*

---

### **PEL.2.6.3.2 - Instruction de vol**

Le postulant aura reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au § PEL.2.4.3.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel (CPL) et au § PEL.2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments ou au § PEL.2.5.4 pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple (ATPL).

### **PEL.2.6.3.3 - Contrôle de compétence**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour l'ATPL – catégorie avion figurent à la NMO PEL.2.6.3.

## **PEL.2.6.4 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HELICOPTERE – ATPL**

### **PEL.2.6.4.1 - Expérience**

**PEL.2.6.4.1.1** - Le postulant d'une licence ATPL(H) doit avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. Le service de délivrance des licences déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 1 000 heures. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

**PEL.2.6.4.1.1.1** - Le postulant doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :

- a) 250 heures effectuées en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit :  
70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- b) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) 30 heures aux instruments, dont un maximum de 10 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

**PEL.2.6.4.1.2** - Lorsque le postulant ait acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.6.4.1.1.

***Note.** — Le service de délivrance des licences peut déterminer la mesure dans laquelle il est possible de réduire le nombre d'heures d'expérience de vol lorsque le candidat a prouvé qu'il a atteint la norme de compétence finale d'un programme de formation fondée sur la compétence approuvée pour la qualification de type dans la catégorie avion.*

- (i) Les détenteurs d'une licence CPL(A) sont crédités de 50 % de leur temps de vol en avion en tant que pilote aux commandes pour le temps de vol requis au paragraphe (1).
- (ii) Le postulant doit avoir suivi un cours de CRM sur les sujets indiqués à l'alinéa PEL.2.6.3.
- (iii) Le postulant d'une licence ATPL(H) doit détenir Une licence CPL(H) délivrée conformément au présent règlement.

#### **PEL.2.6.4.2 - Instruction de vol**

Le postulant aura reçu l'instruction de vol à double commande exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel (§ 2.4.4.2).

***Note.** — L'expérience du vol aux instruments spécifiée au § PEL.2.6.4.1.1.1, alinéa c), et l'expérience du vol de nuit spécifiée au § PEL.2.6.4.1.1.1, alinéa d), ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote de ligne de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*

#### **PEL.2.6.4.3 - Contrôle de compétences**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour l'ATPL – catégorie hélicoptère figurent à la NMO PEL.2.6.4.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.6.5 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE**

### **PEL.2.6.5.1 - Expérience**

**PEL.2.6.5.1.1** — Le postulant d'une licence ATPL — catégorie appareil à sustentation motorisée doit avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. Le service de délivrance des licences de l'AGAC devrait déterminer si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un FSTD est acceptable dans le total du temps de vol de 1 500 heures.

**PEL.2.6.5.1.2** — Le postulant doit accomplir, sur des aéronefs à sustentation motorisée, au moins :

- a) 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, suivant une méthode acceptable pour AGAC ;
- b) 100 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 50 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, suivant une méthode acceptable pour AGAC ;
- c) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être aux instruments au sol ;
- d) 25 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

**PEL.2.6.5.1.3** — Lorsque le postulant ait acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le service de délivrance des licences de l'AGC détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.6.5.1.1.

***Note.** — Le service de délivrance des licences peut déterminer la mesure dans laquelle il est possible de réduire le nombre d'heures d'expérience de vol lorsque le candidat a prouvé qu'il a atteint la norme de compétence finale d'un programme de formation fondée sur la compétence approuvée pour la qualification de type dans la catégorie avion.*

### **PEL.2.6.5.2 - Instruction de vol**

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

### **PEL.2.6.5.3 - Contrôle de compétences**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour l'ATPL – catégorie aéronef à sustentation motorisée figurent à la NMO PEL.2.6.5.

## **PEL.2.6.6 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE DES PILOTES MILITAIRES**

### **PEL.2.6.6.1 EXIGENCES RELATIVES AUX PILOTES MILITAIRES**

- (a) À l'exception d'un pilote militaire ou d'un ancien pilote militaire interdit de vol pour faute professionnelle ou disciplinaire dans le cadre de l'exploitation d'aéronef, un pilote militaire (ou ancien pilote militaire) de transport qui remplit les conditions de la norme de mise en œuvre NMO PEL.2.6.6.1 peut obtenir sur la base de sa formation militaire et de ses antécédents professionnels :
- (1) une licence de pilote professionnel ;
  - (2) une qualification de catégorie et de classe d'aéronef sur laquelle ce militaire est qualifié ;
  - (3) une qualification de vol aux instruments correspondant à la qualification aéronef pour laquelle ce militaire est qualifié ;
  - (4) une qualification de type si nécessaire.
- (b) Les tests requis pour un pilote militaire cherchant à obtenir une licence ou une qualification conforme aux exigences du présent règlement sont les suivants :
- (1) Si le postulant a été en statut actif au cours des 12 derniers mois suivant la demande, il doit passer un test de connaissances sur :
    - (i) Le droit aérien ;
    - (ii) La météorologie ;
    - (iii) Les procédures d'exploitation ; et
    - (iv) La radiotéléphonie.
  - (c) Si le postulant n'a pas été en statut actif au cours des 12 derniers mois précédant la demande, il doit passer un test des connaissances théoriques et pratiques.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.6.7 - VALIDATION ET CONVERSION DE LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS ET CERTIFICATS ÉTRANGERS

### PEL.2.6.7.1 - VALIDATION DES LICENCES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

***Note :** 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 relatives à la validation ou la conversion.*

- (a) CONDITIONS GÉNÉRALES DE VALIDATION.
- (1) Un titulaire d'une licence de pilote en état de validité, délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut solliciter et obtenir une licence de pilote pour utilisation sur les aéronefs immatriculés en Guinée.
  - (2) Le postulant présente à l'AGAC la licence étrangère de pilote et les preuves de l'expérience requise lors de la soumission du dossier (comme le carnet de vol).
  - (3) Le postulant présente à l'AGAC la preuve qu'il détient soit un certificat médical en état de validité délivré conformément au présent règlement soit un certificat médical en état de validité délivré par l'État contractant ayant délivré la licence du postulant.
    - (i) L'AGAC peut permettre au postulant d'utiliser son certificat médical étranger avec le certificat de validation, à condition que les exigences relatives aux conditions médicales ayant servi à la délivrance du certificat médical étranger soient conformes aux spécifications du présent règlement.
  - (4) Le postulant présente à l'AGAC la preuve ou démontre ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9
    - (i) Si le pilote ne satisfait pas aux exigences de compétences linguistiques en anglais, la validation sera strictement limitée aux aéronefs immatriculés en Guinée et utilisés à l'intérieur du territoire guinéen.
  - (5) Avant d'autoriser la validation de la licence étrangère, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence.



- (6) La validité de cette autorisation ne doit dépasser en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation doit cesser d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.
- (b) VALIDATION DE LICENCE AVEC PRIVILÈGES DE PPL.
- (1) En plus des exigences figurant au paragraphe (a) ci-dessus, un postulant à la validation d'une licence étrangère avec privilèges PPL doit avoir une licence étrangère avec au moins les privilèges PPL.
- (c) VALIDATION DE LICENCE AVEC PRIVILÈGES PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou FE.
- En plus des exigences figurant au paragraphe (a) ci-dessus, un postulant à la validation d'une licence étrangère en Guinée avec privilèges PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou FE doit satisfaire aux exigences suivantes :
- (1) Le postulant doit démontrer, à la satisfaction de l'AGAC des connaissances pertinentes sur les sujets ci-dessous :
- (i) Droit aérien ;
  - (ii) Météorologie ;
  - (iii) Procédures d'exploitation ; et
  - (iv) Radiotéléphonie.
- (2) Le postulant passe un test de compétence pour la licence et les qualifications à valider et relatives aux privilèges de la licence détenue ; et
- (3) Le postulant se conforme aux exigences en matière d'expérience indiquées au tableau ci-après :

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

Licence ou Brevet	Expérience	Privilèges de validation
ATPL(A)	> 1 500 heures en tant que PIC dans des avions certifiés pour plusieurs pilotes*	Transport aérien commercial en tant que PIC d'avions à plusieurs pilotes
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'appareils à sustentation motorisée, avions et hélicoptère, en fonction de ce qui est acceptable pour l'AGAC.	Transport aérien commercial en tant que PIC d'appareils à sustentation motorisée à plusieurs pilotes
ATPL(H)	> 1 000 heures en tant que PIC dans des hélicoptères certifiés pour plusieurs pilotes	Transport aérien commercial en tant que PIC d'hélicoptères à plusieurs pilotes
ATPL(A) ou CPL(A)/IR	> 500 heures en tant que PIC ou copilote d'avions à plusieurs pilotes	Transport aérien commercial en tant que copilote d'avions à plusieurs pilotes
ATPL(PL) ou CPL(PL)/IR	> 500 heures en tant que PIC ou copilote d'appareils à sustentation motorisée	Transport aérien commercial en tant que copilote d'appareils à sustentation motorisée
ATPL(PL) ou CPL(H)/IR	> 500 heures en tant que PIC ou copilote d'hélicoptères à plusieurs pilotes	Transport aérien commercial en tant que copilote d'hélicoptères à plusieurs pilotes
CPL(A)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC de Transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial en tant que PIC d'avions à un seul pilote
CPL(H)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC de Transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial en tant que PIC d'hélicoptères à un seul pilote
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 aérien commercial
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 aérien commercial
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 l'AGAC), 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 aérien commercial

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

CPL(B)	> 50 heures en tant que PIC dans le Transport aérien commercial, dont 35 heures en B au cours des 12 derniers mois	Transport aérien commercial dans des ballons en tant que PIC
CPL(G)	> 250 heures en tant que PIC dans le Transport aérien commercial, dont 50 heures en G au cours des 12 derniers mois	Transport aérien commercial dans des planeurs en tant que PIC
MPL(A)	>250 heures en tant que copilote d'avions de Transport aérien commercial à turbine certifiés pour un équipage d'au moins deux pilotes ayant opéré dans le Transport aérien commercial au cours des 12 derniers mois.	Transport aérien commercial en tant que copilote dans des avions 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	Vols privés en IFR
PPL(PL)/IR	> 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC	Vols privés en IFR
Mécanicien navigant	> 1 500 heures en tant que mécanicien navigant dans des avions de Transport aérien commercial	Transport aérien commercial dans des avions en tant que mécanicien navigant
Mécanicien navigant	> 1 000 heures en tant que mécanicien navigant dans des avions autres que pour le Transport aérien commercial	Mécanicien navigant dans des avions autres que pour le Transport aérien commercial

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

**Note 2 :** > = plus de

## PEL.2.6.7.2 – CONVERSION DES LICENCES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

(a) Conversion d'une licence de pilote étranger en licence PPL par la Guinée. Un postulant détenant une licence de pilote en état de validité, avec les privilèges PPL, délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander la conversion de cette licence et se voir délivrer une licence PPL par l'AGAC et être utilisée sur les aéronefs immatriculés en Guinée, à conditions que les exigences suivantes soient satisfaites.

(1) Le titulaire :

- (i) Présente à l'AGAC la licence étrangère, les preuves de l'expérience requise lors de la soumission du dossier (carnet de bord, par exemple) et le certificat médical en cours de validité ;
- (ii) présente à l'AGAC la preuve ou démontre ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9 ;

**PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL**

- (iii) détient un certificat médical de Classe 2 délivré conformément aux exigences du présent règlement ;
  - (iv) Démonstre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes sur les sujets suivants :
    - (A) Droit aérien ;
    - (B) Météorologie ;
    - (C) Procédures d'exploitation ; et
    - (D) Radiotéléphonie.
  - (v) Passe un test de compétence PPL.
- (2) Avant de convertir la licence, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (b) Conversion de licences PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL et de mécanicien navigant, ayant été validées conformément à l'alinéa PEL.2.6.7.1.
- (1) Le titulaire d'une licence CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou de mécanicien navigant en état de validité délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, et d'un certificat médical approprié, peut demander la conversion de cette licence et des qualifications associées par la Guinée, à condition que les exigences suivantes soient satisfaites :
- (i) L'AGAC a validé la licence du postulant conformément aux exigences de l'alinéa PEL.2.6.7.1 ;
  - (ii) Le postulant a effectué 200 heures de vol à bord d'un aéronef immatriculé en Guinée, exploité par un exploitant établi en Guinée et exerçant les privilèges afférents à la licence ;
  - (iii) Le postulant à la conversion présente à l'AGAC la licence étrangère et la preuve des 200 heures de vol réalisés lors de la soumission du dossier (comme le carnet de vol) ; et
  - (iv) Le postulant détient un certificat médical approprié à la licence à convertir.
  - (v) Les qualifications figurant sur la licence.
- (2) d'un certificat médical approprié, peut demander la conversion de cette licence et des qualifications associées par la Guinée, doit satisfaire aux exigences suivantes :

**PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL**

- (i) L'AGAC a validé la licence du postulant conformément aux exigences de l'alinéa PEL.2.6.7.1 ;
- (vi) Le postulant a effectué 75 heures de vol à bord à bord d'un aéronef immatriculé en Guinée, exploité par un exploitant établi
- (ii) en Guinée et exerçant les privilèges afférents à la licence ;
- (iii) Le postulant à la conversion présente à l'AGAC la licence étrangère et la preuve des 75 heures de vol avec le dossier (comme le carnet de vol) ; et
- (iv) Le postulant détient un certificat médical approprié à la licence à convertir et délivré conformément aux exigences du présent règlement.
- (vii) Les qualifications figurant sur la licence étrangère de pilote, qui ont été validées conformément à l'alinéa PEL.2.6.7.1, peuvent être la licence étrangère de pilote, qui ont été validées conformément à l'alinéa PEL.2.6.7.1, peuvent être portées sur la licence convertie.
- (v) Le titulaire d'une licence PPL/IR en état de validité délivré par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, et portées sur la licence convertie.

**PEL.2.6.7.3 - VALIDATION DES LICENCES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE  
CONDUITE BASEE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE  
LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

- (a) Nonobstant les dispositions des sections PEL.2.6.7.1 et PEL.2.6.7.2, l'AGAC peut convertir une licence avec les qualifications associées d'un titulaire d'une licence étrangère et d'un certificat médical en état de validité, à condition :
  - (1) Que la licence ait été délivré par un autre État contractant de l'OACI ;
  - (2) Que l'AGAC soit convaincue que la licence a été délivrée au moins sur la base du présent règlement ;
  - (3) Qu'il y ait un accord entre l'AGAC et l'Autorité de l'État contractant étranger sur la reconnaissance des licences et, le cas échéant, le maintien de leur validité ; et
  - (4) Que le postulant démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes sur les sujets suivants :

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (i) Droit aérien ;
  - (ii) Météorologie ;
  - (iii) Procédures d'exploitation ; et
  - (iv) Radiotéléphonie.
- (b) Le postulant à la validation de la licence étrangère présente à l'AGAC un dossier comprenant :
- (1) La licence étrangère et les preuves de sa validité (carnet de bord, par exemple).
  - (2) Le certificat médical approprié à la licence à convertir et délivré conformément aux exigences du présent règlement.
  - (3) les preuves de ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9.
- (c) Avant de valider la licence, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (d) La validité de cette autorisation ne doit dépasser en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation doit cesser d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.
- (e) Les procédures de validation des licences d'équipage de conduite fondées sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant de l'OACI figurent à la NMO PEL.2.6.7.3

#### **PEL.2.6.7.4 - CONVERSION DES LICENCES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE FONDÉE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

- (a) Nonobstant les dispositions des sections PEL.2.6.7.1 et PEL.2.6.7.2, l'AGAC peut valider une licence avec les qualifications associées d'un titulaire d'une licence étrangère et d'un certificat médical en état de validité, à condition :
- (2) Que la licence ait été délivré par un autre État contractant de l'OACI ;
  - (3) Que l'AGAC soit convaincue que la licence a été délivrée au moins sur la base du présent règlement ;
  - (4) Qu'il y ait un accord entre l'AGAC et l'Autorité de l'autre État contractant sur la reconnaissance des licences ;

- (b) Le postulant à la conversion de la licence étrangère présente à l'AGAC un dossier comprenant :
- (1) La licence étrangère et les preuves de sa validité (carnet de bord, par exemple).
  - (2) Le certificat médical approprié à la licence à convertir et délivré conformément aux exigences du présent règlement.
  - (3) les preuves de ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9
- Que le postulant démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes sur les sujets suivants :
- (i) Droit aérien ;
  - (ii) Météorologie ;
  - (iii) Procédures d'exploitation ; et
  - (iv) Radiotéléphonie.
- (c) Le postulant à la validation de la licence étrangère présente à l'AGAC un dossier comprenant :
- (4) La licence étrangère et les preuves de sa validité (carnet de bord, par exemple).
  - (5) Le certificat médical approprié à la licence à convertir et délivré conformément aux exigences du présent règlement.
  - (6) les preuves de ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9
- (d) Que le postulant démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes sur les sujets suivants :
- (1) Droit aérien ;
  - (2) Météorologie ;
  - (3) Procédures d'exploitation ; et
  - (4) Radiotéléphonie.
- (e) Avant de convertir la licence, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (f) Les procédures de conversion des licences de membre d'équipage de conduite se fondant sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant de l'OACI figurent à la NMO PEL.2.6.7.4.

### **PEL.2.6.7.5 - VALIDATION POUR LES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU UTILISÉS POUR VOLS BANALISÉS**

- (a) Les exigences indiquées à la section PEL.2.6.7.1 ne s'appliquent pas lorsque les aéronefs immatriculés en Guinée sont loués, affrétés ou utilisés dans le cadre d'opérations de vols banalisés par un exploitant d'un autre État contractant, à condition que pendant la durée de la location, l'exploitant ait accepté la responsabilité de la supervision technique et/ou de l'exploitation conformément à l'Article 83 bis de la Convention de l'OACI.
- (b) Les licences d'un membre d'équipage de conduite de l'autre État contractant peuvent être validés, à condition que les privilèges afférents à cette licence 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 la Guinée, directement ou indirectement par le biais d'une location avec équipage ou de tout autre arrangement commercial.
- (c) Avant de procéder à la validation, l'AGAC vérifie, auprès de l'État ayant délivré la licence, l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations, y compris les compétences linguistiques en anglais de niveau 4 au minimum, et du certificat médical.

### **PEL.2.6.7.6 - VALIDATION TEMPORAIRE DE LICENCES DE PILOTES**

- (a) L'AGAC peut délivrer un certificat de validation temporaire à un pilote titulaire d'une licence non émise par l'AGAC pour accomplir des tâches spécifiques d'une durée déterminée.
- (b) Nonobstant les dispositions des sections PEL.2.6.7.1, PEL.2.6.7.2, PEL.2.6.7.3 ou PEL.2.6.7.4, l'AGAC peut valider temporairement une licence délivrée par un autre État contractant de l'OACI conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI, y compris une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur délivrée par cet État, sous réserve que le titulaire de la licence :
  - (1) Détient une licence, un certificat médical, les qualifications de type et les qualifications appropriés d'instructeur ou d'examineur en état de validité ;
  - (2) Démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes sur les sujets suivants :
    - (i) Droit aérien ;

- (ii) Météorologie ;
  - (iii) Procédures d'exploitation ; et
  - (iv) Radiotéléphonie.
- (3) Fournit les preuves de ses aptitudes en matière de compétences linguistiques, comme spécifié à l'alinéa PEL.1.2.9 ;
- (4) Soit employé par un constructeur d'aéronef ou un organisme de formation agréé situé hors de la Guinée ; et
- (5) Se limite à l'instruction et au test de pilotes pour la délivrance d'une qualification de type initiale, au contrôle en ligne initial pour les pilotes d'un exploitant Guinéen, à des vols de convoyage, à des vols de démonstrations ou à des vols d'essai.
- (c) Chaque fois qu'il effectue un contrôle en ligne, le pilote est tenu de satisfaire aux exigences du présent règlement.
- (d) Avant de délivrer la validation temporaire, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, des autorisations et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (e) La durée du certificat de validation temporaire est d'une (1) année.

#### **PEL.2.6.7.7 - VALIDATION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF**

- (a) **CONDITIONS GÉNÉRALES DE VALIDATION.**
- (1) Un titulaire d'une licence AMT en état de validité, délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut solliciter et obtenir la validation de cette licence pour utilisation sur les aéronefs immatriculés en Guinée.
- (2) Le postulant à un certificat de validation présente à l'AGAC la licence étrangère et les preuves de l'expérience requise lors de la soumission du dossier.
- (3) Le postulant à un certificat de validation fournit à l'AGAC les preuves de sa compétence en langue française et en anglais si cela est requis.
- (4) Avant d'autoriser la validation de la licence étrangère, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (5) La validité de cette autorisation ne doit dépasser en aucun cas la durée

de validité de la licence elle-même. L'autorisation doit cesser d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue

- (b) Le postulant à un certificat de validation doit démontrer, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes dans les domaines suivants :
  - (1) Droit aérien ;
  - (2) Exigences applicables en matière navigabilité (certification de la navigabilité et maintien de la navigabilité continue ; et
  - (3) Les organismes de maintenance agréés et les procédures associées.
- (c) Le postulant à un certificat de validation passe un test de compétence pour la licence et les qualifications à valider et relatif aux privilèges de la licence détenue ; et
- (d) Possède une expérience d'un minimum de 4 ans en tant qu'AMT.

#### **PEL.2.6.7.8 - CONVERSION DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF**

- (a) **CONDITIONS GÉNÉRALES DE CONVERSION.**

Un titulaire d'une licence AMT en état de validité, délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut solliciter et obtenir la conversion de cette licence pour utilisation sur les aéronefs immatriculés en Guinée :

- (1) Le postulant à la conversion soumet à l'AGAC un dossier comprenant la licence étrangère et les preuves de l'expérience requise.
  - (2) Le postulant à la conversion fournit à l'AGAC les preuves de sa compétence en langue française et en anglais si cela est requis.
- (b) Démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes dans les domaines suivants :
    - (1) Droit aérien ;
    - (2) Exigences applicables en matière navigabilité (certification de la navigabilité et maintien de la navigabilité continue ; et
    - (3) Les organismes de maintenance agréés et les procédures associées.
  - (c) Le postulant à un certificat de validation passe un test de compétence pour la licence et les qualifications à valider et relatif aux privilèges de la licence détenue ; et,

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (1) Possède une expérience d'un minimum de 4 ans en tant qu'AMT.
- (2) Le postulant à la conversion passe un test de compétence pour la licence et les qualifications pertinentes à convertir et relatif aux privilèges de la licence détenue ; et
- (3) Possède une expérience d'un minimum de 4 ans en tant qu'AMT.
  - (i) Avant d'autoriser la conversion de la licence étrangère, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations auprès de l'État ayant délivré la licence.
  - (ii) La conversion des qualifications et autorisations de la licence étrangère se fera en même temps que la conversion de la licence.
- (d) Conversion de licences AMT ayant été validées conformément à la section PEL.2.6.7.7.

Le titulaire d'une licence d'AMT en état de validité délivrée par un autre État contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut convertir sa licence AMT sans autres formalités sous réserve de la validation de la licence par l'AGAC et que le titulaire de la licence prouve avoir effectué des travaux de maintenance pendant les 12 derniers mois sur des aéronefs immatriculés en Guinée.

#### **PEL.2.6.7.9 - VALIDATION DES LICENCES D'AMT BASEE SUR LE SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

- (a) Nonobstant les dispositions des sections PEL.2.6.7.7 et PEL.2.6.7.8, l'AGAC peut délivrer un certificat de validation avec les qualifications associées au titulaire d'une licence étrangère d'AMT en état de validité, sous réserve :
  - (1) Que la licence ait été délivré par un autre État contractant de l'OACI ;
  - (2) Que l'AGAC soit convaincue que la licence a été délivrée au moins sur la base du présent règlement ;
  - (3) Qu'il y ait un accord entre l'AGAC et l'Autorité de l'État contractant étranger sur la reconnaissance des licences et, le cas échéant, le maintien de leur validité ; et
  - (4) Que le postulant à un certificat de validation démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes dans les domaines suivants :
    - (i) Droit aérien ;
    - (ii) Exigences applicables en matière navigabilité (certification de la navigabilité et maintien de la navigabilité continue ; et



- (iii) Les organismes de maintenance agréés et les procédures qui leurs sont associées.
- (5) Le postulant au certificat de validation soumet à l'AGAC un dossier comprenant :
  - (i) La licence étrangère et les preuves de sa validité.
- (6) Le postulant au certificat de validation fournit à l'AGAC les preuves de sa compétence en langue française et en anglais si cela est requis.
- (b) Avant d'autoriser la validation de la licence étrangère, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations associées auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (c) L'AGAC peut délivrer un certificat de validation d'une durée d'un (1) an, à condition que la licence, les qualifications et les autorisations étrangères associées demeurent valides.
- (d) Les procédures de validation des licences d'AMT basées sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant de l'OACI figurent à la NMO PEL.2.4.9

**PEL.2.6.7.10 - CONVERSION DES LICENCES D'AMT BASEE SUR LE  
SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT  
CONTRACTANT**

- (a) Nonobstant les dispositions des sections PEL.2.6.7.7 et PEL.2.6.7.8, l'AGAC peut délivrer une licence avec les qualifications associées au titulaire d'une licence étrangère d'AMT en état de validité, sous réserve :
  - (1) Que la licence ait été délivré par un autre État contractant de l'OACI ;
  - (2) Que l'AGAC soit convaincue que la licence a été délivrée au moins sur la base du présent règlement ; et
  - (3) Qu'il y ait un accord entre l'AGAC et l'Autorité de l'État contractant étranger sur la reconnaissance des licences et, le cas échéant, le maintien de leur validité.
- (b) Le postulant à la conversion soumet à l'AGAC un dossier comprenant :
  - (1) La licence étrangère ; et
  - (2) les preuves de sa validité (livret personnel du TMA, par exemple).
- (c) Le postulant à la conversion fournit à l'AGAC les preuves de sa compétence en langue française et en anglais si cela est requis.



- (1) Le postulant démontre, à la satisfaction de l'AGAC, des connaissances pertinentes dans les domaines suivants :
- (i) Droit aérien ;
  - (ii) Exigences applicables en matière navigabilité (certification de la navigabilité et maintien de la navigabilité continue ; et
  - (iii) Les organismes de maintenance agréés et les procédures qui leurs sont associées.
- (d) Avant d'autoriser la conversion de la licence étrangère, l'AGAC vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications et des autorisations associées auprès de l'État ayant délivré la licence.
- (e) Les procédures de conversion des licences d'AMT basées sur le système de délivrance de licences d'un autre État contractant de l'OACI figurent à la NMO PEL.2.6.7.10.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

## PEL.2.7 - QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

### PEL.2.7.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LES CATÉGORIES AERONEF A SUSTENTATION MOTORISEE, AVION, DIRIGEABLE ET HELICOPTERE

(a) **ÂGE.** Le postulant d'une qualification IR doit avoir au moins de 17 ans révolus.

**PEL.2.7.1.1 - CONNAISSANCES.** Le postulant aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments :

**(1) Droit aérien**

a) réglementation relative au vol IFR ; méthodes et procédures correspondantes aux pratiques et procédures des services de la circulation aérienne ;

**(2) Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée**

b) emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR et en conditions météorologiques aux instruments ; emploi et limites de l'autorisation ;

c) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;

**(3) Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée**

d) préparation et vérifications prévol propres au vol IFR ;

e) plans de vol exploitation ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR ; procédures de calage altimétrique ;

**(4) Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée**

f) performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la TEM ;



**Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

**(5) Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée**

- g) application de la météorologie aéronautique ; interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et révisions ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
- h) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- i) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;

**(6) Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée**

- j) pratique de la navigation aérienne à l'aide des systèmes de navigation ;
- k) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des sources de navigation ;

**(7) Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée**

- l) application de la TEM aux performances opérationnelles ;
- m) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;
- n) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

**Note.** — Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol (PANS-OPS, Doc 8168), contiennent des indications sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles à l'intention des pilotes et du personnel d'exploitation. Les procédures employées dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences, pour des raisons de sécurité.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**(8) Radiotéléphonie**

- o) procédures de communication et expressions conventionnelles pour les vols IFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

**PEL.2.7.1.2 - HABILETE**

**PEL.2.7.1.2.1** - Le postulant doit prouver, sur un aéronef de la catégorie pour laquelle il sollicite la qualification de vol aux instruments, qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § PEL.2.7.4.1 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments (IR), ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef de la catégorie sollicitée ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.
- g) Avoir obtenu, pour le test des connaissances, l'autorisation d'un instructeur homologué, qui :
- (i) A assuré la formation sur les sujets des connaissances.
  - (ii) Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis.

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

***Note.** — Voir le § 2.1.6 au sujet de l'utilisation de FSTD pour les démonstrations d'habileté.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.7.1.3 - APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

**PEL.2.7.1.3.1** - Les postulants titulaires de la licence de pilote privé devront montrer qu'ils possèdent une acuité auditive conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

**PEL.2.7.1.3.2** — AGAC exige que les titulaires de la licence de pilote privé répondent aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

### **PEL.2.7.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.7.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6 et PEL.2.1, la qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée permettra à son titulaire de piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.

**PEL.2.7.2.2** - Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire de la qualification aura répondu aux conditions du § PEL.2.7.1.2.1.1.

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

### **PEL.2.7.3 - EXPERIENCE**

**PEL.2.7.3.1** - Le postulant sera titulaire d'une licence de pilote de la catégorie d'aéronef sollicitée.

**PEL.2.7.3.2** - Le postulant aura accompli au moins :

- a) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par le service de délivrance des licences, dont au moins 10 heures sur la catégorie d'aéronef sollicitée ;
- b) 40 heures aux instruments sur aéronef, dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.7.4 - INSTRUCTION DE VOL

**PEL.2.7.4.1** - Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au § PEL.2.7.3.2, alinéa b), le postulant aura reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :

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

**PEL.2.7.4.2** - Pour exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multimoteurs, le postulant devra avoir reçu une instruction en double commande, sur un aéronef multimoteurs de la catégorie considérée, d'un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le postulant a acquis une expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur un aéronef de la catégorie considérée, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

### PEL.2.7.5 - AUTORISATION D'APPROCHES DE CATEGORIES II ET III

- (a) L'AGAC envoie une lettre d'autorisation d'opérations d'approches de Catégorie II ou de Catégorie III pour accompagner la licence de pilote lorsque ce dernier satisfait aux exigences figurant dans le présent paragraphe et à la NMO PEL.2.7.5.

**GÉNÉRALITÉS.**

- (1) Une personne ne volant pas pour un titulaire d'AOC aux termes du RAG 06 – PARTIE AOC ne peut pas faire fonction de pilote d'un aéronef lors d'opérations de Catégorie II ou III, sauf si cette personne détient une autorisation de pilote pour cette catégorie, cette classe ou ce type d'aéronef.
- (2) Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit :
  - (i) Détenir une licence
  - (ii) Détenir une qualification de catégorie et classe ou type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée.

**CONNAISSANCES.** Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit avoir obtenu l'instruction sur les connaissances théoriques sur les sujets mentionnés à la NMO PEL.2.7.5.

**EXPÉRIENCE.** Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit avoir au moins :

- (1) 50 heures de vol de nuit en tant que pilote aux commandes ;
- (2) 75 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
- (3) 250 heures de vol-voyage en tant que pilote aux commandes.

**INSTRUCTION EN VOL.** Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit avoir obtenu l'instruction en vol sur les sujets mentionnés à la NMO PEL.2.7.5.

**COMPÉTENCES.** Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit avoir passé un contrôle de compétences sur les sujets mentionnés à la NMO PEL.2.7.5.

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences du présent règlement, la période de validité d'une autorisation de Catégorie II de Catégorie III est de 6 mois.

**RENOUVELLEMENT.** Le postulant d'une autorisation de pilote de Catégorie II ou III doit avoir passé un contrôle de compétences sur les sujets mentionnés à la NMO PEL.2.7.5 (f) et (g).

**NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si l'autorisation d'approches de Catégorie II ou III a expiré, le postulant doit :

- (1) prendre un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'autorisation selon laquelle cette personne est prête pour le contrôle de compétences requis ; et

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (2) Passer le contrôle de compétences requis sur les sujets figurant à la NMO PEL.2.7.5.

#### **PEL.2.7.5.1 - AUTORISATION POUR AVION COMPLEXE.**

- (b) Une personne ne fait pas fonction de pilote aux commandes d'un avion complexe, y compris un hydravion, sauf si cette personne a :
- (1) Obtenu et enregistré une formation au sol et en vol d'un instructeur homologué dans un avion complexe ou un simulateur d'entraînement au vol représentatif d'un avion complexe et a été jugée compétente dans le fonctionnement et les systèmes de l'avion ; et
  - (2) Obtenu, dans le carnet de vol, une autorisation d'un instructeur homologué, certifiant que cette personne est compétente pour piloter un avion complexe.

#### **PEL.2.7.5.2 - AUTORISATION POUR AVION DE HAUTE PERFORMANCE.**

- (a) Une personne ne fait pas fonction de pilote aux commandes d'un avion de haute performance sauf si la cette personne a :
- (1) Obtenu et enregistré une formation au sol et en vol d'un instructeur homologué dans un avion de haute performance ou un simulateur d'entraînement au vol représentatif d'un avion de haute performance et a été jugée compétente dans le fonctionnement et les systèmes de l'avion ; et
  - (2) Obtenu, dans le carnet de vol, une autorisation d'un instructeur homologué, certifiant que cette personne est compétente pour piloter un avion de haute performance.

#### **PEL.2.7.5.3 - AUTORISATION POUR AERONEF A PLAFOND DE SUSTENTATION ELEVE.**

- (a) Une personne ne fait pas fonction de pilote aux commandes d'un aéronef pressurisé pouvant voler à des altitudes élevées (un aéronef dont le plafond pratique ou l'altitude d'exploitation maximale est de 7.600 m au-dessus du niveau moyen de la mer), sauf si elle cette personne a :
- (1) Obtenu et enregistré une formation au sol d'un instructeur homologué et obtenu son autorisation dans le carnet de bord, certifiant que la personne a réussi de façon satisfaisante la formation au sol dans au moins un des sujets suivants :
    - (i) Aérodynamique et météorologie de haute altitude ;



- (ii) Respiration ;
- (iii) Effets, symptômes et causes de l'hypoxie et autres malaises de haute altitude ;
- (iv) Temps sans perdre connaissance sans oxygène supplémentaire ;
- (v) Effets prolongés du recours à l'oxygène supplémentaire ;
- (vi) Cause et effets de l'expansion des gaz et de la formation de bulles de gaz ;
- (vii) Phénomènes et incidents physiques dus à la décompression et tout autre aspect physiologique du vol à haute altitude.

Obtenu et enregistré une formation de vol d'un instructeur homologué et l'autorisation de celui-ci dans le carnet de vol, certifiant que la personne a effectué de façon satisfaisante son entraînement au vol dans un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol représentatif d'un aéronef pressurisé, dans au moins un des sujets suivants :

- (1) Vol de croisière normal au-dessus de 7.600 m au-dessus du niveau moyen de la mer ;
- (2) Procédures d'urgence correctes pour une décompression simulée sans dépressurisation de fait de l'aéronef ; et
- (3) Procédures de descente d'urgence.

#### **PEL.2.7.5.4 - AUTORISATION POUR LUNETTES DE VISION NOCTURNE**

- (a) Une personne ne peut pas 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'autorisation dans le carnet de bord de l'instructeur certifiant que cette personne a passé au moins ce qui suit en formation au sol :
  - (1) Les sections du présent règlement et du RAG 06 –PARTIE AOC relatives aux limitations des lunettes de vision nocturne et des opérations de vol ;
  - (2) Les facteurs aéromédicaux relatifs 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 ;
  - (3) Les opérations normales, anormales et d'urgence avec l'équipement de vision nocturne ;



- (4) La performance des lunettes de vision nocturne et l'interprétation de ce qui est vu ;
  - (5) 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.
- (b) Une personne ne peut pas 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'autorisation certifiant que cette personne a passé au moins en formation au pilotage les éléments suivants :
- (1) Avant le vol et utilisation des systèmes externes d'éclairage de l'aéronef pour les opérations avec des lunettes de vision nocturne ;
  - (2) Préparation avant le vol des lunettes de vision nocturne pour des opérations avec celles-ci ;
  - (3) Techniques correctes de pilotage lors de l'utilisation de lunettes de vision nocturne pendant les phases de décollage, de la montée initiale, de la descente en route et de l'atterrissage du vol ; et
  - (4) Les opérations normales, anormales et d'urgence avec des lunettes de vision nocturne.
- (C) Les exigences des paragraphes (a) et (b) de la présente section ne s'appliquent pas si une personne peut documenter de façon satisfaisante qu'elle a passé l'une quelconque des contrôles de compétence au pilotage suivants avec des lunettes de vision nocturne à bord d'un aéronef :
- (1) Un contrôle de compétences au pilotage avec des lunettes de vision nocturne effectuée par l'armée ;
  - (2) Un contrôle de compétences au pilotage avec des lunettes de vision nocturne aux termes du présent règlement, conduit par un examinateur ou un pilote inspecteur ;
  - (3) Un contrôle de compétences au pilotage avec des lunettes de vision nocturne conduit par un fabricant de ces lunettes ou un instructeur homologué lorsque le pilote :
    - (i) Est employé par une agence gouvernementale ou des forces de l'ordre ; et
    - (ii) A effectué au moins 20 heures en tant que pilote aux commandes pour des opérations avec lunettes de vision nocturne.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.7.6 - QUALIFICATION DE CATEGORIE, CLASSE ET TYPE**

### **PEL.2.7.6.1 - GENERALITES**

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote n'est pas autorisé à faire fonction de pilote aux commandes ou de copilote d'un aéronef, sauf s'il a obtenu les qualifications, autorisations appropriés suivants :
- (1) La qualification de catégorie appropriée pour l'aéronef spécifiée dans le présent règlement ;
  - (2) La qualification de classe appropriée lorsque cela est requis conformément au présent règlement ;
  - (3) La qualification de type requise conformément au présent règlement ;
  - (4) Toute autorisation lorsqu'elle est requise conformément au présent règlement ; ou
  - (5) Une habilitation lorsqu'elle est requise conformément au présent règlement.
- (b) Le postulant satisfait aux exigences appropriées du présent règlement pour la qualification, l'autorisation ou l'habilitation recherchée pour l'aéronef.
- (c) Lorsqu'un postulant fournit la preuve de ses connaissances et de ses compétences pour la délivrance ou une nouvelle délivrance d'une licence de pilote, la catégorie et la qualification appropriées pour la classe ou le type d'aéronef utilisé pour la démonstration sont enregistrées sur la licence.
- (d) 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 l'AGAC au titulaire de la licence au lieu de la qualification de classe ou de type conformément au paragraphe (a). La validité de cette autorisation est limitée au temps requis pour effectuer ce vol particulier.

### **PEL.2.7.6.2 - QUALIFICATIONS DE CATEGORIE**

- (a) La catégorie d'aéronef est stipulée sur la licence en tant que qualification.

#### **QUALIFICATION DE CATÉGORIE INITIALE.**

- (1) Un postulant à la licence de pilote reçoit, après avoir satisfait avec succès à toutes les exigences requises pour sa délivrance figurant dans le présent règlement, la licence appropriée avec mention sur celui-ci de la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, la qualification de classe ou de type.

**QUALIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES DE CATÉGORIE.**

- (1) Toute qualification de catégorie mentionnée sur une licence de pilote indique le niveau des privilèges pour lesquels la qualification de catégorie est accordée.
- (2) Le titulaire d'une licence de pilote cherchant à obtenir une qualification de catégorie supplémentaire doit :
  - (i) Satisfaire aux exigences du présent règlement qui sont appropriés pour les privilèges pour lesquels la qualification est recherchée ;
  - (ii) Avoir l'autorisation, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le postulant a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques requises et les domaines d'instruction en vol ;
  - (iii) Passer le test des connaissances requis ; et
  - (iv) Passer le contrôle de compétences requis pour la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, la qualification de classe recherchée.

**PRIVILÈGES.** Sous réserve de conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, les privilèges du titulaire d'une qualification de classe sont de faire fonction de pilote pour la classe d'aéronef spécifiée dans la qualification.

La validité, le renouvellement ou la nouvelle délivrance de la qualification de catégorie correspond aux exigences de validité, renouvellement ou nouvelle délivrance de la licence et, si cela s'applique, à la classe ou au type de qualification figurant dans le présent règlement.

**PEL.2.7.6.3 - QUALIFICATIONS DE CLASSE**

- (a) La classe d'aéronef, si cela s'applique, est stipulée sur la licence en tant que qualification.

**QUALIFICATION DE CLASSE INITIALE.**

- (1) Un postulant d'une licence de pilote reçoit, après avoir répondu avec succès à tous les exigences requises pour sa délivrance figurant dans le présent règlement, la licence appropriée avec mention sur celui-ci de la catégorie, de la classe et, si cela s'applique, de la qualification de type d'aéronef.

**QUALIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES DE CLASSE.**

- (1) Toute qualification de classe supplémentaire mentionnée sur une licence de pilote indique le niveau des privilèges pour lesquels la qualification de



classe est accordée.

- (2) Le titulaire d'une licence de pilote cherchant à obtenir une qualification de classe supplémentaire doit :
- (i) Satisfaire aux exigences du présent règlement qui sont appropriées pour les privilèges pour lesquels la qualification est recherchée ;
  - (ii) Avoir l'autorisation, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le postulant a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques requises et les domaines d'instruction en vol ;
  - (iii) Passer le test des connaissances requis, sauf si le postulant détient une qualification de classe pour la même catégorie d'aéronef, au même niveau de la licence de pilote privé ou commercial ; et
  - (iv) Passer le contrôle de compétences requis pour la qualification de classe recherchée.

**PRIVILÈGES.** Sous réserve de conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, les privilèges du titulaire d'une qualification de classe sont de faire fonction de pilote pour la classe d'aéronef spécifiée dans la qualification.

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, la période de validité :

- (1) D'une qualification de classe multimoteurs est d'une année civile.
- (2) D'une qualification de classe monomoteur, ballon à gaz ou ballon à air chaud est de 2 années civiles.

#### **DÉLAIS DE RENOUELEMENT.**

- (1) Pour le renouvellement d'une qualification monomoteur, ballon à gaz ou ballon à air chaud, le pilote doit :
  - (i) Passer, dans les 24 mois civils précédents, un contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation indiqués sur le test, qui s'appliquent au niveau de qualification de la licence de la catégorie et de type ; et
  - (ii) effectuer 12 heures de vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration.
- (2) Pour le renouvellement d'une qualification de classe monomoteur, le pilote doit :



- (i) Passer, dans les 12 mois civils précédents, un contrôle de compétences dans les sujets indiqués sur le test, qui s'appliquent au niveau de qualification de la licence de la catégorie et de type ; et
  - (ii) effectuer 10 secteurs de route dans les 3 mois précédant la date d'expiration.
- (3) Lorsque cela s'applique, le contrôle 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.
- (4) Si un pilote se présente pour le test de contrôle de compétences requis dans le mois civil précédant ou suivant celui durant lequel il doit avoir lieu, la date du prochain contrôle sera calculée sur la base de la date à laquelle ce contrôle devrait normalement avoir lieu.

**NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la qualification de classe a expiré, le postulant doit :

- (1) suivre un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'autorisation selon laquelle cette personne est prête pour le contrôle de compétences requis ; et
- (2) Passer le contrôle de compétences requises pour la catégorie et/ou la classe d'aéronef concerné.
- (3) Lorsque cela s'applique, le contrôle de 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.

#### PEL.2.7.6.4 - QUALIFICATION DE TYPE

- (a) La qualification de type, y compris toute limitation, est mentionnée sur la licence en tant que qualification.

Un pilote cherchant à faire ajouter une qualification de type d'aéronef sur sa licence doit :

- (3) Avoir obtenu une formation d'un instructeur homologué pour le type d'aéronef qui s'applique et/ou un simulateur d'entraînement au vol approuvé, dans :
  - (i) Procédures et manœuvres normales de vol durant toutes les phases du vol ;
  - (ii) 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 ;

- (iii) 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.
  - (iv) Procédures en cas de mise hors d'état de l'équipage, 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 vérification ;  
et
  - (v) Pour la délivrance d'une qualification de type avion, formation à la prévention de la perte de contrôle et au redressement.
- (2) Détenir ou obtenir en même temps une qualification de vol aux instruments appropriée à la qualification d'aéronef, de classe ou de type recherchée ;
- (3) Avoir l'autorisation, dans son carnet de bord ou son dossier de formation, d'un instructeur homologué, stipulant que le postulant a été jugé compétent dans les connaissances aéronautiques et les domaines d'instruction en vol requis ;
- (4) Réussir le contrôle de compétences de niveau ATPL, appliquant les concepts de gestion des ressources en équipe qui s'appliquent à la qualification de catégorie, de classe et de type d'aéronef recherchée ;
- (i) Les postulants cherchant à obtenir une licence de pilote privé ou commercial pour un aéronef requérant une qualification de type doivent aussi réussir les parties applicables du contrôle de compétences PPL ou CPL en conjonction avec celui des compétences ATPL.
- (5) Passer le contrôle de compétences selon les règles de vol aux instruments, 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 contrôle de compétences, auquel cas il peut :
- (i) Obtenir une qualification de type « VFR seulement » ; et
  - (ii) Faire enlever la limitation « VFR seulement » pour chaque type d'aéronef pour lequel il a fait preuve de conformité avec le contrôle de compétences ATPL de vol aux instruments.

**PRIVILÈGES.** Sous réserve de conformité aux exigences spécifiées dans le présent



règlement, 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.

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences du présent règlement, la période de validité d'une qualification de type est d'une année civile.

**RENOUVELLEMENT.** Pour le renouvellement d'une qualification de type, le pilote doit :

- (1) Dans les 12 mois civils précédents, passer un contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation figurant sur le contrôle pour la catégorie, le type et, si cela s'applique, la classe de l'aéronef.
- (2) Avoir effectué 10 secteurs de route dans les 3 mois précédant la date d'expiration.
- (3) Si un pilote se présente pour le test de contrôle de compétences requis dans le mois civil précédant ou suivant celui durant lequel il doit avoir lieu, la date du prochain contrôle sera calculée sur la base de la date à laquelle ce contrôle devrait normalement avoir lieu.

**NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la qualification de type a expiré, le postulant doit :

- (1) prendre un cours de perfectionnement donné par un instructeur homologué, avec l'autorisation selon laquelle cette personne est prête pour le contrôle de compétences requis ; et
- (2) Réussir le contrôle de compétences requis pour la catégorie d'aéronef et, si cela s'applique, la qualification de classe recherchée.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

## **PEL.2.8 - QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISEE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HELICOPTERES**

### **PEL.2.8.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION**

#### **PEL.2.8.1.1 - Connaissances**

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

- a) techniques d'instruction appliquée ;
- b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- c) processus d'apprentissage ;
- d) éléments de pédagogie ;
- e) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- f) élaboration de programmes de formation ;
- g) organisation des leçons ;
- h) techniques d'instruction en classe ;
- i) utilisation des aides de formation, y compris les FSTD, s'il y a lieu ;
- j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- k) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la TEM ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- l) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.
- Les exigences de test de qualification d'instructeur de vol et vérification d'aptitude professionnelle figurent dans le NMO PEL.2.8.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

#### **PEL.2.8.1.2 - Habileté**

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

#### **PEL.2.8.1.3 - Expérience**

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

#### **PEL.2.8.1.4 - Instruction de vol**

Le postulant doit, sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par le service de délivrance des licences de l'AGAC :

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

### **PEL.2.8.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.8.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5 et PEL.2.1, la qualification d'instructeur de vol permettra à son titulaire :

- a) de diriger les vols en solo des élèves-pilotes ;
- b) d'assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé, de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments et de la qualification d'instructeur de vol à condition :
  - 1) que l'instructeur soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie d'aéronef appropriée ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**PEL.2.8.2.2** - Pour pouvoir assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, le postulant doit satisfaire aussi à toutes les conditions relatives aux capacités exigées des instructeurs.

***Note.** — On trouve dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868) des dispositions particulières applicables aux instructeurs de vol qui assurent l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.*

### **PEL.2.8.3 - AUTORISATION D'INSTRUCTEUR POUR FORMATION SUR SIMULATEUR DE VOL**

- (a) Les détenteurs de licences de pilote professionnel possédant une expérience pédagogique peuvent demander une autorisation d'instruction en vol dans un simulateur d'entraînement au vol, à condition que le postulant ait au moins un an d'expérience en tant qu'instructeur dans des simulateurs d'entraînement au vol.
  - (1) **COMPÉTENCES.** Le postulant doit avoir fait preuve de son aptitude à enseigner dans les domaines couvrant l'instruction au sol, dans le cadre d'un contrôle de compétences dans la catégorie ou la classe d'aéronef pour laquelle il cherche à obtenir les privilèges de l'autorisation.
  - (2) **PRIVILÈGES.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur sur simulateur de vol consistent à dispenser dans un simulateur d'entraînement au vol pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour la catégorie appropriée d'aéronef.
  - (3) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité d'une autorisation d'instructeur sur simulateur de vol est de 1 an.
  - (4) **RENOUVELLEMENT.** Le renouvellement exige de passer avec succès une vérification des aptitudes professionnelles.



- (5) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si l'autorisation est arrivée à expiration, le titulaire doit suivre un cours de perfectionnement et réussir un contrôle de compétences dans la catégorie et la classe ou le type d'aéronef pour lequel les privilèges de l'autorisation d'instruction sont recherchés.

#### PEL.2.8.4 - LICENCE D'INSTRUCTEUR AU SOL

- (a) **ÂGE.** Le postulant d'une licence d'instructeur au sol doit être âgé au moins de 18 ans.
- (c) **CONNAISSANCES.**
- (1) Suivre 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 :
- (i) Pour une qualification de base, les connaissances requises pour une licence d'élève et de pilote privés indiquées dans la présente section ;
- (ii) Pour une qualification supérieure, les domaines de connaissance d'élève-pilote, de pilote privé, de pilote professionnel et de pilote de ligne indiquées dans la présente section ;
- (iii) Pour une qualification de vol aux instruments, les connaissances pour une qualification de vol aux instruments indiquées dans la présente section.
- (2) Satisfaire aux exigences portant sur les principes fondamentaux de l'instruction figurant à l'alinéa PEL.2.6.
- (c) **PRIVILÈGES.** Le titulaire d'une licence d'instructeur au sol peut exercer les privilèges correspondant à la licence et à la qualification détenue.
- (1) Une personne détenant une licence d'instructeur au sol avec qualification de base est autorisée à :
- (i) Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances aéronautiques requises pour la délivrance d'une autorisation d'élève-pilote ou d'une licence de pilote privé ou des qualifications qui y sont associées ;
- (ii) Assurer une formation au sol requise pour un vol de recyclage de pilote privé ; et



- (iii) Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d'une licence de pilote privé.
  - (2) Une personne détenant une licence d'instructeur au sol avec qualification de niveau supérieur est autorisée à :
    - (i) Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances requises pour la délivrance de toute licence ou qualification ;
    - (ii) Assurer une formation au sol requise pour tout vol de recyclage ; et
    - (iii) Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance de toute licence.
  - (3) Une personne détenant une qualification d'instructeur de vol aux instruments au sol est autorisée à :
    - (i) Assurer une formation au sol dans les domaines des connaissances requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments ;
    - (ii) Assurer la formation requise pour une vérification des aptitudes de vol aux instruments ; et
    - (iii) Fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments.
  - (4) Une personne détenant une licence d'instructeur au sol 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 (1) à (3) de la présente sous-section.
- (d) **VALIDITÉ.** Une licence d'instructeur au sol est valide pendant une (1) année.
- (e) **RENOUVELLEMENT.** Le postulant d'un renouvellement de licence d'instructeur au sol fournit à l'AGAC la preuve satisfaisante d'au moins 3 mois de service en tant qu'instructeur au sol au cours des 12 derniers mois.
- (f) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'instructeur au sol est arrivée à expiration, le postulant de la nouvelle délivrance doit suivre un stage de perfectionnement acceptable pour l'AGAC et obtenir l'autorisation d'un instructeur au sol ou de vol homologué, certifiant que la personne a fait preuve d'une compétence satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente section pour la licence et la qualification.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.8.5 - PILOTES-EXAMINATEURS DESIGNES

L'AGAC peut désigner des personnes privées pour faire fonction de représentants du Directeur Général de l'AGAC pour contrôler, inspecter et tester des personnes et des aéronefs aux fins de délivrance de licences, qualifications et certificats de personnel aéronautique.

Les exigences spécifiques à chaque type d'examineur désigné figurent à la section appropriée du présent règlement.

L'AGAC délivre à chaque examinateur désigné une autorisation et une carte d'identification, spécifiant la qualification de l'examineur et période de validité.

### PEL.2.8.5.1 - EXIGENCES ET TEST DES CONNAISSANCES

- (a) **ÂGE.** Un postulant au poste de pilote-examineur désigné doit être âgé d'au moins de 21 ans.
- (b) **MÉDICAL.** Un postulant au poste de pilote-examineur désigné doit posséder un certificat médical de Classe 1.
- (c) **HABILITATION D'ORDRE GÉNÉRAL.** Un postulant au poste de pilote-examineur désigné doit :
  - (1) Détenir au moins la licence et/ou les qualifications de classe/type s'appliquant à l'habilitation d'examen recherchée ;
  - (2) Détenir au moins les qualifications d'instructeur de vol faisant l'objet de la demande ou occuper un poste comparable en tant que pilote inspecteur ou vérificateur d'un exploitant aérien ou un poste comparable dans un organisme de formation agréé ;
  - (3) Avoir une réputation d'intégrité et de fiabilité dans l'industrie et la communauté ;
  - (4) Avoir de bons antécédents en tant que pilote et instructeur de vol en ce qui concerne les accidents, les incidents et les violations ; et
  - (5) Détenir une licence/des qualifications de pilote et d'instructeur n'ayant jamais été révoquées pour falsification ou contrefaçon.
- (d) **CONNAISSANCES.** Le postulant à un poste de pilote-examineur désigné doit réussir, avant la désignation, un test des connaissances dans les domaines appropriés pour la catégorie d'aéronef pour laquelle la désignation est recherchée.
- (e) **CONTRÔLE DE COMPÉTENCES.** Le postulant à un poste de pilote-examineur désigné doit passer un contrôle de compétences effectué par un inspecteur de l'AGAC détenant une licence en cours de validité dans la catégorie appropriée et,



selon le cas, des qualifications de classe et de type dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.3.10.1.

(f) **MAINTIEN DES COMPÉTENCES.** Après la désignation, un pilote-examineur désigné maintient ses compétences en :

- (1) Suivant une formation initiale et récurrente approuvée par l'AGAC ; et
- (2) Détenant en cours de validité :
  - (i) Une licence de pilote et, si cela s'applique, des qualifications de classe/type appropriées à la désignation ;
  - (ii) Une licence et les qualifications d'instructeur de vol s'appliquant à la désignation ; et
  - (iii) Un certificat médical de Classe I.

(g) **PRIVILÈGES.** Sous réserve de conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, les privilèges de la désignation d'examineur consistent à effectuer des tests de 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 pilote-examineur.

(h) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité de la qualification d'examineur est de 3 ans.

(i) **RENOUVELLEMENT.**

- (1) Le renouvellement est à la discrétion de l'AGAC.
- (2) Le postulant d'un renouvellement doit passer le contrôle de compétences approprié dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.2.8.5.1.

(j) **DÉSIGNATIONS SUPPLÉMENTAIRES.** Lorsque l'AGAC juge nécessaire qu'un pilote-examineur désigné obtienne des désignations supplémentaires, le pilote-examineur désigné :

- (1) Doit satisfaire à toutes les exigences de la présente section pour la désignation ;
- (2) N'est pas obligé de passer un autre test des connaissances à condition que la désignation soit pour la même catégorie d'aéronef.

Les exigences pour la désignation de pilote-examineur figurent à la NMO PEL.2.8.5.1.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b></p>	

### **PEL.2.8.5.2 - EXPERIENCE REQUISE POUR UN PILOTE EXAMINATEUR PRIVE (PPE)**

- (a) **EXPÉRIENCE. PPE – CATEGORIE AVION.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :
- (1) Une licence CPL(A), une ou des qualifications de classe appropriées et en IR(A) ;
  - (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans une catégorie avion et une ou des qualifications de classe appropriées.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 1.000 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
    - (ii) 300 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée ; et
    - (iii) 100 heures de vol de nuit en avion.
  - (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans un avion, comprenant au moins 100 heures d'instruction dans la classe d'avion appropriée à la désignation recherchée.
- (c) **EXPÉRIENCE. PPE – CATEGORIE HELICOPTERE.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :
- (1) Une licence CPL(H) et une ou des qualifications de classe appropriées.
  - (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans une catégorie hélicoptère et une ou des qualifications de classe appropriées.
  - (3) 1.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
    - (ii) 250 heures dans des hélicoptères appropriés pour la désignation recherchée.
  - (4) 200 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères appropriés pour la désignation recherchée.

**(c) EXPÉRIENCE. PPE – CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE.**

Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :

- (1) Une licence CPL dans la catégorie à sustentation motorisée avec qualification de vol aux instruments pour aéronefs à sustentation motorisée.
- (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans la catégorie à sustentation motorisée.
- (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
  - (i) 1.000 heures en sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ; et
  - (ii) 100 heures de vol de nuit en sustentation motorisée.
- (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans la catégorie à sustentation motorisée.

**(d) EXPÉRIENCE. PPE – CATEGORIE BALLON.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :

- (1) Une licence CPL dans la catégorie ballon et toute qualification de classe qui s'applique.
- (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans une catégorie ballon et une ou des qualifications de classe appropriées.
- (3) 200 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
  - (i) 100 heures en ballon ; et
  - (ii) 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.
- (4) 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des ballons, dans la classe pour laquelle la désignation est recherchée, dont 10 heures effectuées au cours de l'année passée.

**(e) EXPÉRIENCE. PPE – CATEGORIE PLANEUR.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :

- (1) Une licence CPL avec qualification planeur.
- (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans la catégorie planeur.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (3) 500 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
  - (i) 200 heures dans des planeurs ; et
  - (ii) 10 heures dans des planeurs au cours de l'année passée, comprenant au moins 10 vols en planeur.
- (4) 100 heures en tant qu'instructeur de vol dans la catégorie planeur.

### **PEL.2.8.5.3 - EXPERIENCE REQUISE POUR UN PILOTE-EXAMINATEUR DE PILOTE PROFESSIONNEL ET QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (CIRE)**

- (d) **EXPÉRIENCE. CIRE – CATEGORIE AVION.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
  - (1) Une licence de pilote professionnel avec qualification avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Avion.
  - (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Avion.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 1.000 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
    - (ii) 500 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée ;
    - (iii) 100 heures de vol de nuit en avion ;
    - (iv) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
    - (v) Pour pouvoir effectuer des tests de compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine –
  - (A) 300 heures de vol dans des avions lourds ou des avions à turbine, dont 50 dans le type d'avion pour lequel la désignation est recherchée ; et
  - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros porteur pour lequel la désignation est recherchée ;



- (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans des avions, comprenant au moins :
- (i) 100 heures d'instruction dans la classe d'avion applicable à la désignation recherchée ; et
  - (ii) 250 heures d'instruction en vol aux instruments, dont 200 à bord d'avions.
- (c) **EXPÉRIENCE. CIRE – CATEGORIE HELICOPTERE.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
- (1) Une licence de pilote professionnel avec qualification hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Hélicoptère.
  - (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Hélicoptère.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée.
    - (ii) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées.
    - (iii) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine –
      - (A) 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
      - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée.
  - (4) 250 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères, comprenant au moins :
    - (i) 100 heures d'instruction en vol dans des hélicoptères ; et
    - (ii) 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.
- (c) **EXPÉRIENCE. CIRE – CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE.**
- Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :



- (1) Une licence de pilote professionnel avec qualification à sustentation motorisée, toute qualification de classe appropriée et une qualification de vol aux instruments – Sustentation motorisée.
- (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie à sustentation motorisée, toute qualification de classe appropriée et une qualification de vol aux instruments – Sustentation motorisée.
- (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
  - (i) 1.000 heures dans des aéronefs à sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
  - (ii) 100 heures de vol de nuit en aéronefs à sustentation motorisée ;
  - (iii) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
  - (iv) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans des avions lourds ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée :
    - (A) 300 heures de vol dans des avions lourds ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée, dont 50 dans le type pour lequel la désignation est recherchée ; et
    - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire des avions lourds à sustentation motorisée pour lequel la désignation est recherchée.
- (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans des aéronefs à sustentation motorisée, comprenant au moins :
  - (i) 250 heures d'instruction en vol aux instruments, dont 200 à bord d'aéronefs à sustentation motorisée.

#### **PEL.2.8.5.4 - EXPERIENCE REQUISE POUR LES PILOTES-EXAMINATEURS DE PILOTES PROFESSIONNELS (CE)**

- (a) **EXPÉRIENCE. CE – CATEGORIE HELICOPTERE.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
  - (1) Une licence de pilote professionnel avec qualification dans la catégorie hélicoptère.
  - (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans la catégorie hélicoptère.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :



- (i) 500 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
- (ii) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans de gros hélicoptères :
  - (A) 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
  - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée.
- (4) 250 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères, comprenant au moins —
  - (i) 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.
- (c) **EXPÉRIENCE. CE – CATEGORIE BALLON.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :
  - (1) Une licence CPL dans la catégorie ballon et toute qualification de classe qui s'applique.
  - (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans une catégorie ballon et une ou des qualifications de classe qui s'appliquent.
  - (3) 200 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 100 heures en ballon ; et
    - (ii) 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.
  - (4) Détenir une licence de pilote professionnel dans la catégorie ballon et les qualifications de classe qui s'appliquent depuis au moins 1 an avant la désignation.
  - (5) 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des ballons, dans la classe pour laquelle la désignation est recherchée, dont 10 heures effectuées au cours de l'année passée.
- (c) **EXPÉRIENCE. CE – Catégorie planeur.** Le postulant doit avoir au moins ce qui suit :
  - (1) Une licence CPL avec qualification planeur.



- (2) Une licence d'instructeur de vol valide dans la catégorie planeur.
- (3) 500 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
  - (i) 250 heures dans des planeurs ; et
  - (ii) 20 heures dans des planeurs au cours de l'année passée, comprenant au moins 50 vols en planeur.
- (4) 200 heures en tant qu'instructeur de vol, dont 100 heures d'instruction en vol données dans des planeurs.

#### PEL.2.8.5.5 - EXPERIENCE REQUISE POUR LES PILOTES-EXAMINATEURS (ATPE) DES PILOTES DE LIGNE (ATPL)

- (a) **EXPÉRIENCE. ATPE – Catégorie avion.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
  - (1) Une ATPL avec qualification dans la catégorie avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Avion.
  - (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie avion, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Avion.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 1.500 heures dans des avions, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée.
    - (ii) 500 heures de vol dans la classe d'avion pour laquelle la désignation est recherchée.
    - (iii) 100 heures de vol de nuit en avion.
    - (iv) 200 heures dans des avions complexes.
    - (v) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées.
    - (vi) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans de gros porteurs ou des avions à turbine –
      - (A) 300 heures de vol dans des avions lourds ou des avions à turbine, dont 50 dans le type d'avion pour lequel la



désignation est recherchée ; et

- (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire des avions lourds à sustentation motorisée pour lequel la désignation est recherchée.
- (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans des avions, comprenant au moins :
- (i) 100 heures d'instruction dans la classe d'avion applicable à la désignation recherchée ;
  - (ii) 250 heures d'instruction en vol aux instruments, dont 200 à bord d'avions ; et
  - (iii) 150 heures d'instruction en vol pour Une licence CPL(A) ou une ATPL(A) ou une qualification IR(A).
- (c) **EXPÉRIENCE. ATPE – CATEGORIE HELICOPTERE.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
- (1) Une ATPL avec qualification dans la catégorie hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Hélicoptère.
  - (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie hélicoptère, une ou des qualifications de classe appropriées et une qualification de vol aux instruments – Hélicoptère.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 1200 heures dans des hélicoptères, dont 100 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
    - (ii) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
    - (iii) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans de gros hélicoptères –
      - (A) 100 heures de vol dans de gros hélicoptères, dont 50 dans le type d'hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée ; et
      - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire de gros hélicoptère pour lequel la désignation est recherchée.



- (4) 250 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères, comprenant au moins :
- (i) 100 heures d'instruction en vol dans des hélicoptères ; et
  - (ii) 50 heures en tant qu'instructeur de vol dans des hélicoptères.
- (c) **EXPÉRIENCE. ATPE – CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE.** Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :
- (1) Une ATPL avec qualification sur aéronef à sustentation motorisée, toute qualification de classe appropriée et une qualification de vol aux instruments – Sustentation motorisée.
  - (2) Un certificat valide d'instructeur de vol avec une qualification dans la catégorie à sustentation motorisée, toute qualification de classe appropriée et une qualification de vol aux instruments— Sustentation motorisée.
  - (3) 2.000 heures de vol en tant que pilote aux commandes, comprenant au moins :
    - (i) 1.500 heures dans des aéronefs à sustentation motorisée, dont 300 ont été effectuées au cours de l'année passée ;
    - (ii) 100 heures de vol de nuit en aéronefs à sustentation motorisée ;
    - (iii) 100 heures de temps de vol aux instruments dans des conditions réelles ou simulées ; et
    - (iv) Pour pouvoir effectuer des contrôles de compétences dans des avions lourds ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée :
      - (A) 300 heures de vol dans des avions lourds ou des aéronefs à turbine à sustentation motorisée, dont 50 dans le type pour lequel la désignation est recherchée ; et
      - (B) 25 heures pour chaque type supplémentaire des avions lourds à sustentation motorisée pour lequel la désignation est recherchée.
  - (4) 500 heures en tant qu'instructeur de vol dans des aéronefs à sustentation motorisée, comprenant au moins :
    - (i) 250 heures d'instruction en vol aux instruments, dont 200 à bord d'aéronefs à sustentation motorisée ; et
    - (ii) 150 heures d'instruction en vol pour Une licence CPL, ATPL ou IR pour aéronef à sustentation motorisée.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

### **PEL.2.8.5.6 - EXPERIENCE REQUISE POUR UN EXAMINATEUR D'INSTRUCTEUR DE VOL (FIE)**

Le postulant au poste d'examineur doit avoir au moins ce qui suit :

- (1) Les conditions requises pour une désignation de pilote examinateur professionnel ou une qualification de vol aux instruments selon ce qui est approprié pour la catégorie et la classe d'aéronef pertinentes pour la désignation FIE recherchée ; et
  
- (2) Avoir détenu une désignation de pilote examinateur professionnel et une qualification de vol aux instruments pendant au moins une année avant la désignation en tant que FIE.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.8.6 - LICENCE, INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DESIGNES DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE**

### **PEL.2.8.6.1 - GENERALITES**

#### **PEL.2.8.6.1.1 - DOMAINE D'APPLICATION**

La section PEL.2.8.6 prescrit les exigences requises pour la délivrance des licences et qualification/ou autorisations suivantes qui y sont associées :

- (1) Techniciens de maintenance d'aéronef
- (2) Autorisations d'inspection
- (3) Mécanicien de maintenance aéronautique
- (4) Instructeurs de techniciens de maintenance d'aéronef
- (5) Mécaniciens examinateurs désignés

#### **PEL.2.8.6.2 - TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AERONEF (AMT)**

***NOTE :** L'expression « technicien de maintenance aéronautique » est utilisée dans la présente section, mais aux termes de l'Annexe 1, 4.2 de l'OACI, les expressions « ingénieur de maintenance aéronautique » et « mécanicien de maintenance aéronautique » sont acceptées comme étant également valides. En outre, ce modèle de règlement utilise le terme « mécanicien breveté » lorsque la fonction de maintenance est assurée par des personnes ne travaillant pas pour un organisme de maintenance agréé (AMO).*

#### **PEL.2.8.6.3 - DOMAINE D'APPLICATION**

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

#### **PEL.2.8.6.4 - EXIGENCES D'HABILITATION : GENERALITES**

Le postulant d'une licence AMT et de toute qualification qui y est associée doit :

- (1) Être âgé d'au moins 18 ans.
- (2) Faire preuve de son aptitude à lire, écrire, parler et comprendre la langue française et l'anglais, en lisant et expliquant des publications appropriées de maintenance et en rédigeant des états de défaut et de réparation.
- (3) Se conformer aux exigences de connaissance, d'expérience et de compétence prescrits pour la licence et la qualification recherchées.
- (4) Passer tous les tests prescrits pour la licence et la qualification recherchées dans un délai de 24 mois.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

Un AMT titulaire d'une licence qui soumet une demande pour une qualification supplémentaire doit satisfaire aux exigences de l'alinéa PEL.2.8.6.8 et, dans un délai de 24 mois, réussir les tests prescrits aux alinéas PEL.2.8.6.7 et PEL.2.8.6.9 pour la qualification supplémentaire recherchée.

### **PEL.2.8.6.5 - QUALIFICATIONS**

Les qualifications suivantes sont délivrées aux termes de la présente sous- section :

- (1) Cellule
- (2) Groupe motopropulseur
- (3) Avionique
- (4) D'autres qualifications peuvent être déterminées par l'AGAC.

### **PEL.2.8.6.6 - EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR LA LICENCE D'AMT**

Le postulant d'une licence de technicien/ingénieur/mécanicien d'aéronef doit réussir un test des connaissances d'ordre général au moins dans les domaines suivants :

- (1) **DROIT AÉRIEN ET EXIGENCES DE NAVIGABILITÉ.** Règles et réglementations pertinentes pour le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef, dont ce qui suit :
  - (i) Exigences applicables de navigabilité régissant la certification et la navigabilité continue de l'aéronef ; et
  - (ii) Procédures approuvées de l'organisme de maintenance agréé.
- (2) **CONNAISSANCES D'ORDRE GÉNÉRAL DES SCIENCES NATURELLES ET DES AÉRONEFS.**
  - (i) Mathématiques de base ;
  - (ii) Unités de mesure ; et
  - (iii) Principes fondamentaux et théorie de physique et de chimie applicables à la maintenance des aéronefs.
- (3) **GÉNIE DES AÉRONEFS.** Caractéristiques et utilisation des matériaux utilisés dans la construction des aéronefs, dont :
  - (i) Principes de construction et de fonctionnement des structures aéronautiques ;
  - (ii) Techniques de fixation ;
  - (iii) Groupes motopropulseurs et systèmes connexes ;
  - (iv) Sources d'alimentation mécanique, hydraulique, électrique et

électronique ;

- (v) Instruments et systèmes d'affichage des aéronefs ;
  - (vi) Systèmes de commande des aéronefs ; et
  - (vii) Systèmes de navigation et de communication de bord.
- (4) **MAINTENANCE DES AÉRONEFS.** Tâches requises pour assurer la navigabilité continue d'un aéronef, dont ce qui suit :
- (i) 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 les manuels de maintenance appropriés et les exigences applicables de navigabilité.
- (5) **PERFORMANCE HUMAINE.**
- (i) Performance humaine, dont les principes de gestion des menaces et des erreurs, pertinents pour les tâches d'un titulaire d'une licence de maintenance des aéronefs.

**NOTE :** *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.*

#### **PEL.2.8.6.7 - EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR LES QUALIFICATIONS**

Le postulant d'une qualification cellule doit passer un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :

- (1) Structures en bois ;
- (2) Revêtement d'aéronef ;
- (3) Finitions d'aéronef ;
- (4) Structures en tôle et non métalliques ;
- (5) Soudure ;
- (6) Assemblage et réglage ;
- (7) Inspection de la cellule ;
- (8) Systèmes d'alimentation en carburant ;
- (9) Trains d'atterrissage des aéronefs ;



- (10) Systèmes d'alimentation hydrauliques et pneumatiques ;
- (11) Systèmes de contrôle de la pression atmosphérique en cabine ;
- (12) Instruments d'aéronefs ;
- (13) Systèmes de communication et de navigation ;
- (14) Systèmes d'alimentation en carburant des aéronefs ;
- (15) Systèmes électriques des aéronefs ;
- (16) Systèmes de positionnement et d'avertissement ;
- (17) Systèmes de contrôle de la glace et de la pluie ;
- (18) Systèmes de protection contre les incendies ;

Le postulant d'une qualification groupe motopropulseur doit passer un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :

- (1) Systèmes à piston ;
- (2) Moteurs à turbine ;
- (3) Inspection des moteurs ;
- (4) Systèmes d'instruments de moteurs ;
- (5) Systèmes de protection des moteurs contre les incendies ;
- (6) Systèmes électriques des moteurs ;
- (7) Systèmes de lubrification ;
- (8) Systèmes d'allumage et de démarrage ;
- (9) Dosage du carburant ;
- (10) Systèmes de carburant des moteurs ;
- (11) Systèmes d'écoulement d'air à induction et des moteurs ;
- (12) Systèmes de refroidissement des moteurs ;
- (13) Systèmes d'échappement des moteurs et d'inverseur de poussée ;
- (14) Hélices ;
- (15) Groupes auxiliaires de bord ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

Le postulant d'une qualification avionique doit passer un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :

- (1) Systèmes électriques des aéronefs ;
- (2) Instruments d'aéronefs ;
- (3) Systèmes de contrôle automatique de vol ;
- (4) Radio et systèmes de radionavigation d'aéronef ;
- (5) Systèmes de navigation des aéronefs ; et
- (6) Systèmes/composants des aéronefs – avionique.

Le postulant doit réussir chaque section du test avant de demander à passer celui des compétences prescrit à l'alinéa PEL.2.8.6.9 du présent règlement.

#### **PEL.2.8.6.8 - EXPERIENCE REQUISE**

Le postulant d'une licence AMT et des qualifications connexes peut avoir une qualification s'il dispose d'une expérience pratique ou en suivant un cours de formation approuvé donné dans un ATO.

- (a) **EXPÉRIENCE PRATIQUE.** Chaque postulant d'une licence AMT et d'une ou de plusieurs qualifications fondées sur son expérience pratique doit fournir la preuve documentaire, acceptable par l'AGAC, de l'expérience suivante en inspection, service et maintenance d'un aéronef ou de ses composants :
  - (1) Qualification cellule – 30 mois
  - (2) Qualification groupe motopropulseur – 30 mois
  - (3) Qualification cellule et groupe motopropulseur – 48 mois
  - (4) Qualification avionique – 36 mois
  - (5) Qualifications cellule, groupe motopropulseur et avionique – 60 mois
- (b) **INSTRUCTION HOMOLOGUÉE.** Chaque postulant d'une licence AMT se basant sur le fait qu'il a suivi un cours de formation donné dans un organisme de formation agréé doit fournir la preuve documentaire, acceptable par l'AGAC, de la formation suivante :
  - (1) Qualification cellule – 24 mois ;
  - (2) Qualification groupe motopropulseur – 24 mois ;
  - (3) Qualification cellule et groupe motopropulseur – 30 mois ;
  - (4) Qualification avionique – 18 mois dans un ATO et 12 mois d'expérience pratique ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (5) Qualifications cellule, groupe motopropulseur et avionique – 42 mois dans un ATO et 12 mois d'expérience pratique.

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

### **PEL.2.8.6.9 - COMPÉTENCES REQUISES**

Chaque postulant d'une licence ou d'une qualification AMT doit réussir un contrôle de compétences pour la licence ou la qualification recherchée. Les tests couvrent la compétence de base du postulant à se livrer à des travaux pratiques sur les sujets couverts par le test des connaissances pour la licence ou la qualification et portent au moins sur les sujets figurant à la NMO PEL.2.8.6.9 appropriés à la licence ou à la qualification recherchée.

### **PEL.2.8.6.10 - PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

Sauf tel que spécifié aux paragraphes (e) et (f) de la présente sous- section, un AMT titulaire d'une licence 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 :

- (1) Ait effectué précédemment le travail de façon satisfaisante ;
- (2) Ait fait la preuve de son aptitude à effectuer le travail à la satisfaction de l'AGAC ;
- (3) Ait obtenu une formation acceptable par l'AGAC aux tâches à effectuer ; ou
- (4) Ait effectué le travail sous la supervision directe d'un AMT breveté ou d'un mécanicien aéronautique breveté possédant la qualification appropriée et :
  - (i) Dispose d'expérience dans l'opération spécifique concernée ; ou
  - (ii) A obtenu une formation à la tâche à effectuer acceptable par l'AGAC.

Sauf tel que spécifié aux paragraphes (e) et (f) de la présente sous- section, un AMT titulaire d'une licence avec qualification cellule peut, après avoir effectué des inspections de cellule ou de toute pièce ou tout appareil y ayant trait, requises par le RAG 06 – PARTIE OPS, l'approuver et le remettre en service.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

Sauf tel que spécifié aux paragraphes (e) et (f) de la présente sous-section, un AMT breveté avec qualification groupe motopropulseur peut, après avoir effectué des inspections de groupe motopropulseur ou d'hélice ou de toute pièce ou tout appareil y ayant trait, requises par RAG 06 – PARTIE OPS, l'approuver et le remettre en service.

Sauf tel que spécifié au paragraphe (e) de cette sous-section, un AMT titulaire d'une licence 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.

Un AMT avec qualification cellule, groupe motopropulseur ou avionique n'est pas autorisé à :

- (1) 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 toute pièce en faisant partie, pour lequel il est qualifié, sauf s'il a précédemment effectué de façon satisfaisante le travail concerner.
- (2) Exercer les privilèges accordés par la licence, sauf si l'AMT titulaire d'une licence comprend les instructions actuelles concernant la continuité de la navigabilité et les instructions de maintenance portant sur l'opération spécifique concernée.
- (3) Effectuer une réparation ou une modification majeure sur une hélice.

Un AMT avec qualification cellule ou groupe motopropulseur n'est pas autorisé à :

- (1) Effectuer ou superviser (sauf sous la supervision directe et le contrôle d'un titulaire du PEA autorisé à effectuer une maintenance, un entretien préventif ou une modification dans le cadre d'un système équivalent conformément au RAG 06 – PARTIE AOC § 4.1.3(a)) quelque réparation ou altération que ce soit d'instruments.
- (2) Approuver la remise en service :
  - (i) De tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, tout hélice, tout appareil, tout composant ou tout pièce de ceux-ci après une altération ou une réparation majeure ; ou
  - (ii) De tout instrument après quelque réparation ou altération que ce soit.

#### **PEL.2.8.6.11 - DUREE DE VALIDITE DE LA LICENCE AMT**

- (a) **VALIDITÉ.** La durée de validité de la licence AMT est de 5 ans.
- (b) **RENOUVELLEMENT.** Une licence AMT qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 années civiles supplémentaires si le titulaire prouve à l'AGAC que dans les 24 mois précédant la date d'expiration, il en a exercé les privilèges.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (c) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'AMT est arrivée à expiration, le postulant aura passé un stage de perfectionnement acceptable pour l'AGAC et réussi le contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.2.8.6.9 pour les qualifications AMT générales et toutes celles qui y sont associées.

### **PEL.2.8.6.12 - EXPERIENCE RECENTE REQUISE**

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 :

- (1) L'AGAC a constaté qu'il peut effectuer ce travail ; ou
- (2) Pendant au moins 6 des 24 mois précédents :
  - (i) Il a fait fonction d'AMT conformément à sa licence et sa qualification ;
  - (ii) Il a assuré la supervision technique d'autres AMT ;
  - (iii) 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 par l'AGAC ;
  - (iv) Il a supervisé la maintenance, l'entretien préventif ou l'altération de tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute pièce de ceux-ci ; ou
  - (v) Il s'est livré à une combinaison des activités mentionnées aux alinéas (a)(1) à (a)(2)(iv) de la présente sous-section.

### **PEL.2.8.6.13 - PRESENTATION DE LA LICENCE**

Chaque titulaire d'une licence AMT la conserve dans les environs immédiats de l'endroit où il en exerce normalement les privilèges et la présente pour inspection sur demande de l'AGAC ou d'un représentant de la loi.

### **PEL.2.8.7 - AUTORISATIONS D'INSPECTION D'AMT**

**NOTE :** L'autorisation d'inspection 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 OACI Doc 7192, D-1, Appendice 3 au Chapitre 1.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.8.7.1 - DOMAINE D'APPLICATION**

La présente sous-section prescrit les exigences requises pour la délivrance d'autorisations d'inspection et les conditions dans lesquelles elles sont nécessaires.

### **PEL.2.8.7.2 - EXIGENCES D'HABILITATION : GENERALITES**

Le postulant d'une autorisation d'inspection doit :

- (1) 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.
- (2) S'être livré activement pendant au moins 2 ans avant la date de demande, à la maintenance d'aéronefs certifiés et maintenus conformément au présent règlement.
- (3) 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 postulant exercera ses responsabilités d'inspection.
- (4) 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.
- (5) 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 modification majeures et mineures, des inspections annuelles et des inspections progressives effectuées aux termes du RAG 08 – PARTIE GEN.

Un postulant n'ayant pas réussi le test des connaissances prescrit à l'alinéa (a)(5) de la présente section n'est pas autorisé à se représenter avant au moins 90 jours après la date de l'échec.

### **PEL.2.8.7.3 - EXIGENCES DE CONNAISSANCES POUR L'IA**

Le postulant d'une IA doit passer un test des connaissances couvrant au moins les domaines suivants :

- (1) Procédures de certification des produits et pièces ;
- (2) Normes de navigabilité – aéronefs ;
- (3) Normes de navigabilité – giravions ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (4) Directives relatives à la navigabilité ;
- (5) Maintenance, entretien préventif, reconditionnement et altération ;
- (6) Marques d'identification et d'immatriculation ;
- (7) Certification – Délivrance de licences de maintenance ;
- (8) Règles générales d'exploitation et de vol ;
- (9) Masse et assiette d'un aéronef.

#### **PEL.2.8.7.4 - AUTORISATION D'INSPECTION : DUREE**

Toute autorisation d'inspection expire le 31 mars de chaque année.

Une autorisation d'inspection n'est plus effective chaque fois que l'une des choses suivantes se produit :

- (1) L'autorisation est remise, suspendue ou révoquée.
- (2) Le titulaire n'a plus de base fixe d'opération.
- (3) Le titulaire ne dispose plus de l'équipement, des installations et des données d'inspection requis par l'alinéa PEL.2.8.7.2(a) (3) et (4) pour la délivrance de son autorisation.

Le titulaire d'une autorisation d'inspection suspendue ou révoquée doit la restituer à l'AGAC.

#### **PEL.2.8.7.5 - RENOUELEMENT DE L'AUTORISATION D'AMT**

Pour être habilité à faire renouveler son autorisation d'inspection pour un an, un postulant doit, dans les 14 jours précédant la date d'expiration de l'autorisation, présenter à l'AGAC la preuve qu'il répond toujours aux exigences de l'alinéa PEL.2.8.7.2 et démontrer que durant la période de validité de l'autorisation il a :

- (1) Effectué au moins une inspection annuelle durant chaque trimestre de la période pendant laquelle il a détenu l'autorisation ;
- (2) Effectué l'inspection d'au moins deux réparations ou modifications majeures durant chaque trimestre de la période durant laquelle il a détenu l'autorisation ;
- (3) Effectué ou supervisé et approuvé au moins une inspection progressive conformément aux normes prescrites par l'AGAC pendant chaque période de 12 mois pendant laquelle il a détenu l'autorisation ;
- (4) Effectué toute combinaison des activités figurant aux alinéas (a)(1) à (a)(3) ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (5) Suivi avec succès un cours ou une série de cours de recyclage en autorisation d'inspection acceptables par l'AGAC, consistant en au moins 16 heures d'instruction durant les 12 mois précédant la demande de renouvellement ; ou
- (6) Réussi un test des connaissances effectué par l'AGAC pour déterminer que les connaissances du postulant concernant la réglementation et les normes applicables sont à jour.

Le titulaire d'une autorisation d'inspection en vigueur depuis moins de 3 mois avant la date d'expiration n'est pas requis de se conformer aux alinéas (a)(1) à (5) de la présente section.

### **PEL.2.8.7.6 - PRIVILEGES ET LIMITATIONS**

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 l'altération pour approbation (si c'est le cas) et la présente sur demande de l'AGAC ou d'un représentant du directeur-général ou d'un représentant de la loi.

Le titulaire d'une autorisation d'inspection (IA) possédant une licence AMT en cours de validité peut :

- (1) 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 au décollage n'excède pas 5.700 kg, après qu'une réparation ou une altération majeure y ait été faite conformément au RAG 08 – PARTIE 145 et aux données techniques approuvées par l'AGAC.
- (2) Effectuer une inspection annuelle ou effectuer ou superviser une inspection progressive, conformément au RAG 08 – PARTIE GEN, de tout aéronef dont la masse au décollage n'excède pas 5.700 kg, sauf les aéronefs dont le programme de maintenance est continu, et en approuver la remise en service.

Le titulaire d'une IA possédant une licence AMT en cours de validité ne peut pas :

- (1) Exercer les privilèges de l'autorisation sauf s'il détient une licence AMT en cours de validité avec qualifications cellule et groupe motopropulseur.
- (2) Inspecter et approuver la remise en service de tout aéronef dont la masse au décollage excède 5.700 kg.
- (3) 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 du RAG 06 – PARTIE AOC.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (4) Inspecter et approuver la remise en service de tout aéronef dont la maintenance est effectuée conformément à un programme de maintenance continue approuver aux termes du RAG 06 – PARTIE AOC.
- (5) Exercer quelque privilège que ce soit d'une autorisation d'inspection chaque fois que cette personne n'a plus :
  - (i) De base d'opération fixe ; et
  - (ii) Accès à l'équipement, aux installations ou aux données d'inspection requis par les alinéas PEL.2.8.7.2(a)(3) et (4) du présent règlement.
- (6) Exercer les privilèges de l'autorisation tant qu'il n'a pas notifié par écrit l'AGAC 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 l'AGAC des changements proposés.

## PEL.2.8.8 - EXAMINATEUR DESIGNE POUR AMT

### PEL.2.8.8.1 - EXIGENCES D'ORDRE GENERAL

- (a) **ÂGE.** Un postulant au poste d'examineur désigné pour technicien de maintenance d'aéronefs doit être âgé d'au moins 23 ans.
- (b) **MÉDICAL.** Il n'y a pas d'exigence médicale pour un mécanicien examineur.
- (c) **HABILITATION D'ORDRE GÉNÉRAL.**
  - (1) Prouve 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.
  - (2) Détenir depuis 5 ans une licence AMT valide pour laquelle une désignation doit être délivrée.
  - (3) Avoir exercé activement les privilèges de cette licence AMT au cours des 3 années précédentes.
  - (4) Avoir de bons antécédents en tant qu'AMT et être une personne sociable et engagée dans l'industrie aéronautique, avec une réputation de bonne moralité.
  - (5) Le postulant doit avoir une base fixe d'opération équipée de façon adéquate pour tester :
    - (i) Chaque domaine concerné par l'habilitation, et

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (ii) Toutes les unités et composants fondamentaux pour chaque sujet relatif aux tests de compétence standard identifiés pour les qualifications de niveau général, cellule et groupe motopropulseur.
- (6) Le postulant doit avoir une base fixe d'opération. L'équipement et les matériels doivent être adéquats pour qu'un postulant puisse faire la démonstration des compétences de base dans la qualification recherchée.
- (7) Le postulant doit avoir un aéronef, des sous-ensembles d'aéronef, des maquettes fonctionnelles et autres aides pouvant servir durant les tests.
- (8) Le postulant doit posséder les outils, l'équipement, le matériel, les publications récentes et les appareils nécessaires pour mener à bien des exercices, du type recommandé par les aviateurs ou accepté par l'industrie aéronautique.

#### **PEL.2.8.8.2 - CONNAISSANCES**

Avant la désignation, le postulant doit passer avec succès un test sur les sujets suivants :

- (1) Droit aérien et réglementation pour le personnel AMT.
- (2) Pratiques courantes pour la flotte d'aéronefs à utiliser.
- (3) Bonnes pratiques de l'industrie.
- (4) Dernières évolutions dans les domaines de la technologie, des tests et de l'outillage.

#### **PEL.2.8.8.3 - COMPETENCES**

Le postulant doit faire l'objet d'une observation par un examinateur habilité pour s'assurer qu'il effectue un contrôle de compétences réel et complet de façon satisfaisante en utilisant les méthodes standard approuvées.

Le postulant doit faire l'objet d'une observation pour s'assurer qu'il remplit de façon satisfaisante la documentation requise par l'AGAC.

#### **PEL.2.8.8.4 - MAINTIEN DES COMPÉTENCES**

Après la désignation, un examinateur AMT maintient ses compétences en :

- (1) Suivant une formation initiale et récurrente approuvée par l'AGAC ; et
- (2) Maintenant en cours de validité une licence AMT et les qualifications qui s'appliquent.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

Pour que sa désignation demeure valide, l'examineur AMT doit effectuer au moins 6 contrôles de compétences dans une période de 12 mois civils.

L'examineur AMT fait l'objet d'une observation par l'AGAC lors des contrôles de compétences au moins une fois tous les 12 mois civils.

#### **PEL.2.8.8.5 - PRIVILEGES**

L'examineur AMT peut effectuer des contrôles de compétences AMT pour lesquels il est désigné, conformément aux exigences de l'AGAC.

#### **PEL.2.8.8.6 - VALIDITE**

La désignation de l'examineur AMT est valide pour 3 ans.

#### **PEL.2.8.8.7 - RENOUELEMENT**

La désignation de l'examineur AMT peut être renouvelée par l'AGAC si :

- (1) La désignation demeure nécessaire.
- (2) L'examineur AMT a effectué ses tâches de façon satisfaisante.
- (3) L'examineur AMT a suivi la formation approuvée par l'AGAC dans les 12 mois civils précédents.



**PEL.2.8.9 MECANICIEN DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE  
(AR) (RESERVE)**



**PEL.2.8.10 INSTRUCTEURS POUR LES LICENCES DE  
TECHNICIEN MECANICIEN DE MAINTENANCE  
AERONAUTIQUE**

**(RESERVE)**

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.9 - LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

### PEL.2.9.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

#### PEL.2.9.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 16 ans révolus.

#### PEL.2.9.1.2 - *Connaissances*

**PEL.2.9.1.2.1** - Le postulant doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur.

**(1) *Droit aérien***

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

**(2) *Connaissance générale des aéronefs***

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

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

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

**(4) *Performances humaines***

- g) performances humaines applicables au pilote de planeur, y compris les principes de la TEM;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

**(5) *Météorologie***

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

**(6) *Navigation***

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

(7) **Procédures opérationnelles**

- j) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- k) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;
- l) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;

(8) **Principes du vol**

- m) principes du vol appliqués aux planeurs.

**PEL.2.9.1.2.2** — Le postulant doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

**PEL.2.9.1.3 - Expérience**

**PEL.2.9.1.3.1** - Le postulant doit accomplir au moins 6 heures de vol en qualité de pilote de planeur, dont 2 heures de vol en solo comportant au minimum 20 décollages et atterrissages.

**PEL.2.9.1.3.1.1** - Lorsque le postulant aura acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.2.9.1.3.1.

**PEL.2.9.1.3.2** - Le postulant doit acquérir, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :

- a) préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
- b) techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
- c) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- e) vol dans tout le domaine de vol ;
- f) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
- g) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
- i) procédures d'urgence.

#### **PEL.2.9.1.4 - Habileté**

Le postulant doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un planeur, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § PEL.2.9.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs (TEM) ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

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

#### **PEL.2.9.1.5 - Aptitude physique et mentale**

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

### **PEL.2.9.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.9.2.1-** Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6 et PEL.2.1, la licence de pilote de planeur permettra à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

**PEL.2.9.2.2 -** En cas de transport de passagers, le titulaire de la licence devrait avoir accomplis un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.10 - LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

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

### PEL.2.10.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

#### PEL.2.10.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 16 ans révolus.

#### PEL.2.10.1.2 - Connaissances

**PEL.2.10.1.2.1** - Le postulant doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre.

##### ***Droit aérien***

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ballon libre ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

##### ***Connaissance générale des aéronefs***

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

##### ***Préparation du vol, performances et chargement***

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

##### ***Performances humaines***

- h) performances humaines applicables au pilote de ballon libre, y compris les principes de la TEM ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

### **Météorologie**

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

### **Navigation**

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

### **Procédures opérationnelles**

- k) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- l) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;

### **Principes du vol**

- m) principes du vol appliqués aux ballons libres.

**PEL.2.10.1.2.2** - Le postulant doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

### **PEL.2.10.1.3 - Expérience**

**PEL.2.10.1.3.1** - Le postulant doit accomplir au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprendront au minimum huit décollages avec ascension, dont un en solo.

**PEL.2.10.1.3.2** - Le postulant doit acquérir, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur ballon libre dans les domaines suivants au moins :

- a) préparation du vol, notamment montage, gréement, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
- b) techniques et procédures de décollage et d'ascension, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- c) précautions à prendre pour éviter les collisions ;
- d) pilotage d'un ballon libre à l'aide des repères visuels extérieurs ;

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- e) reconnaissance de la descente rapide et manœuvres à exécuter en pareil cas ;
- f) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
- g) approches et atterrissages, y compris manœuvres au sol ;
- h) procédures d'urgence.

**PEL.2.10.1.3.3** - Pour pouvoir exercer de nuit les privilèges de la licence, le postulant doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle du vol de nuit sur ballon libre.

**PEL.2.10.1.3.4** - Si des passagers doivent être transportés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, il est recommandé que le titulaire de la licence ait accompli au moins 35 heures de vol, dont au moins 20 heures en qualité de pilote de ballon libre.

#### **PEL.2.10.1.4 - Habileté**

Le postulant doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ballon libre, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § PEL.2.10.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs (TEM) ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) de respecter les limites d'emploi du ballon libre ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aéronaute ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise du ballon libre, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

#### **PEL.2.10.1.5 - Aptitude physique et mentale**

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

## **PEL.2.10.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.10.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6, PEL.1.2.7.1, PEL.2.1 et PEL.2.10.1.3.4, la licence de pilote de ballon libre permettra à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle sur ballon à air chaud ou sur ballon à gaz, selon le cas.

**PEL.2.10.2.2** - Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence devra avoir satisfait aux conditions spécifiées au § PEL.2.10.1.3.3.

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES

*Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

### PEL.2.11 - REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE TELEPILOTE

***Note.** — Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).*

#### PEL.2.11.1 - SPECIFICATIONS GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

**PEL.2.11.1.1** - Nul n'exercera les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :

- avions
- aéronefs à sustentation motorisée
- dirigeables
- giravions
- planeurs
- ballons libres.

**PEL.2.11.1.2** - La catégorie d'aéronef télépilote (RPA) sera consignée sous forme de qualification de catégorie sur la licence de télépilote.

**PEL.2.11.1.3** - Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit, le postulant remplira les conditions d'âge, d'expérience, d'instruction de vol, de compétence et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

**PEL. 2.11.1.4** - Le postulant à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit prouvera, de la manière fixée par le service de délivrance des licences de l'AGAC, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.11.2 - QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

**PEL.2.11.2.1** - S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories de RPA énumérées au § PEL.2.11.1.1.

**PEL. 2.11.2.2** - Le titulaire d'une licence de télépilote qui sollicite une qualification pour une autre catégorie, à faire ajouter à la licence existante, satisfera aux conditions du présent Règlement qui concernent les RPAS et correspondent aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

## PEL.2.11.3 - QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

**PEL.2.11.3.1** - Une qualification de classe sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que le service de délivrance des licences ne juge une qualification de type nécessaire.

**PEL.2.11.3.2** - Une qualification de type sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque le service de délivrance des licences de l'AGAC le juge nécessaire.

***Note.** — Une qualification de type commune ne sera établie que pour des RPA possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.*

**PEL.2.11.3.3** - Lorsqu'un postulant aura démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration seront consignées sur cette licence.

**PEL.2.11.3.4** - AGAC veillera à ce que les niveaux de performance à atteindre pour conduire un aéronef télépilote (RPA) de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée soient disponibles publiquement.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.11.4 - CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NECESSAIRES**

**PEL.2.11.4.1** - Un État contractant qui a délivré une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, comme suit :

- a) qualification de classe appropriée spécifiée au § PEL.2.11.3.1 ;
- b) qualification de type requise visée au § PEL.2.11.3.2.

**PEL.2.11.4.1.1** - Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

**PEL.2.11.4.1.2** - Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

**PEL.2.11.4.2** - Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, le service de délivrance des licences pourra accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § PEL.2.11.4.1. La validité de cette autorisation sera limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

## **PEL.2.11.5 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE**

### **PEL.2.11.5.1 - *Qualification de classe***

Le postulant aura prouvé qu'il possède les compétences requises pour assurer la sécurité des vols des RPA de la classe pour laquelle il sollicite la qualification.

### **PEL.2.11.5.2 - *Qualification de type au titre du § PEL.2.11.3.2***

Le postulant :

- a) aura acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un simulateur d'entraînement au vol (FSTD), l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
  - procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;



— procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;

— procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;

— pour la délivrance d'une qualification de type de la catégorie avions, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;

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

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

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

**Note 4.** — *La formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.*

— procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipe de conduite et procédures de coordination de l'équipe, y compris la répartition des tâches entre les télépilotes ; collaboration des membres de l'équipe et emploi des listes de vérifications ;

**Note.** — *L'attention est appelée sur le § PEL.2.11.7.1, qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.*

- b) aura prouvé qu'il possède les compétences requises pour utiliser en sécurité un RPA et le RPS connexe du type considéré ainsi que des habiletés pour la gestion de la liaison C2, selon qu'il convient pour les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second, selon le cas.

**Note.** — *Des indications de caractère général sur la qualification par différence et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.2.11.6 - UTILISATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAINEMENT AU VOL (FSTD) POUR L'ACQUISITION D'EXPERIENCE ET LA DEMONSTRATION DES COMPÉTENCES TELEPILOTE**

L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration des compétences en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote sera approuvée par le service de délivrance des licences de l'AGAC, qui veillera à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

### **PEL.2.11.7 - CAS OU UNE AUTORISATION EST NECESSAIRE POUR DISPENSER LA FORMATION CONDUISANT A UNE LICENCE DE TELEPILOTE**

**PEL.2.11.7.1** - L'AGAC qui délivre une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de dispenser la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que s'il lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

- a) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou
- b) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par le service de délivrance des licences à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
- c) une autorisation particulière accordée par l'AGAC.

**PEL.2.11.7.2** - L'AGAC ne permettra à une personne de dispenser sur simulateur d'entraînement au vol la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et s'il lui a donné une autorisation à cet effet.

### **PEL.2.11.8 - PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL RPAS**

**PEL.2.11.8.1** - Un élève-télépilote pourra faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol RPAS en solo et du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.2.11.8.2** - Le titulaire d'une licence de télépilote pourra faire prendre en compte le total du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

**PEL.2.11.8.3** - Le titulaire d'une licence de télépilote pourra faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS en solo ou du temps d'instruction de vol RPAS en double commande dans une nouvelle catégorie de RPA ou pour obtenir une nouvelle qualification, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour la qualification considérée.

**PEL.2.11.8.4** - Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel un État contractant exige un télépilote en second pourra faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'AGAC peut autoriser la prise en compte du total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé, si le RPAS est équipé pour être exploité par un télépilote en second et utilisé en exploitation à équipe multiple.

**PEL.2.11.8.5** - Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité avec un télépilote en second pourra faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

**PEL.2.11.8.6** - Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote commandant sous supervision pourra faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

**PEL.2.11.8.7** - A la demande d'une nouvelle qualification, le titulaire d'une licence de télépilote puisse faire prendre en compte le temps de vol RPAS accumulé en tant que télépilote de RPA. Le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle les conditions d'expérience pour la délivrance d'une qualification peuvent être réduites.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.11.9 - LIMITATION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES TELEPILOTES AYANT ATTEINT L'AGE DE 65 ANS**

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

---

## **PEL.2.12 - ÉLEVE-TELEPILOTE**

**PEL.2.12.1** - Les élèves-télépilotes satisferont aux conditions prescrites par l'AGAC. En prescrivant ces conditions, l'AGAC veillera à ce que les privilèges accordés ne permettent pas aux élèves-télépilotes de constituer un danger pour la navigation aérienne.

**PEL.2.12.2** - Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.

**PEL.2.12.2.1** - Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

## **PEL.2.12.3 - APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

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

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.2.13 - LICENCE DE TELEPILOTE

*Note. — Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de système d'aéronefs télépilotes (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).*

### PEL.2.13.1 - CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE

#### PEL.2.13.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

#### PEL.2.13.1.2 - Connaissances

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

##### **(1) Droit aérien**

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

##### **(2) Connaissance générale du RPAS**

- c) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- d) limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- e) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
- f) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;



- g) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- h) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- i) instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;
- j) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- k) connaissance générale du RPS :
  - 1) principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
  - 2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
  - 3) procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;
- l) connaissance générale de la liaison C2 :
  - 1) les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites;
  - 2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
  - 3) procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;
- m) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

### ***(3) Planification de vol, performances et chargement***

- n) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;
- o) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- p) planification prévol et en route adaptée à l'exploitation de RPAS en régime IFR ; établissement et soumission des plans de vol IFR des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

#### **(4) Performances humaines**

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

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs (TEM), dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

#### **(5) Météorologie**

- s) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- t) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le postulant sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- u) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;
- w) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;

#### **(6) Navigation**

- x) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement du RPAS ;
- y) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- z) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
- aa) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

**(7) Procédures opérationnelles**

- bb) application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) aux performances opérationnelles ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**(8) Principes du vol**

kk) principes du vol ;

**(9) Radiotéléphonie**

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

**PEL.2.13.1.3 - Habileté**

**PEL 2.13.1.3.1** - Le postulant doit prouver qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par le service de délivrance des licences de l'AGAC, au niveau nécessaire pour exercer les fonctions de télépilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.

***Note.** — Des éléments indicatifs sur le cadre de compétences de l'OACI et sur la méthode pour adapter ce cadre aux télépilotes et élaborer le programme connexe de formation fondée sur les compétences figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

**PEL.2.13.1.3.2** - Pour exercer les privilèges de la licence de télépilote dans le cas d'un RPA multimoteurs, le postulant doit prouver qu'il est capable de piloter en IFR le RPA en conditions de propulsion dégradée.

**PEL.2.13.1.4 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant doit détenir une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.2.13.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.13.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6, PEL.1.2.7.1, PEL.1.2.9 et PEL.2.11, la licence de télépilote permettra à son titulaire :

- a) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;
- b) de remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- c) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- d) de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR.

**PEL.2.13.2.2** - Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence de télépilote doit avoir reçu pour le RPA et le RPS connexe une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollage, atterrissage et navigation.

***Note.** — Le § PEL.2.11.9 restreint certains des privilèges attachés à la licence de télépilote dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.*

## **PEL.2.13.3 - CONDITIONS PROPRES A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE DE TELEPILOTE**

### **PEL.2.13.3.1 - *Expérience***

**PEL.2.13.3.1.1** - Le postulant aura acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par le § PEL.2.13.1.3.

### **PEL.2.13.3.2 - Formation conduisant à la licence de télépilote**

**PEL.2.13.3.2.1** - Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le postulant devra suivre une formation homologuée. La formation sera fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.

**PEL.2.13.3.2.2** - À l'issue de la formation, le postulant doit acquérir les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.

**PEL.2.13.3.2.3** - Le postulant doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA et du RPS connexe. L'instructeur RPAS s'assurera que le postulant a acquis une expérience opérationnelle dans toutes les phases de vol et pour la totalité de l'enveloppe d'exploitation d'un RPAS, y compris en conditions exceptionnelles et d'urgence, ainsi qu'en matière de prévention des pertes de contrôle et de manœuvres de rétablissement pour les catégories concernées, et en matière d'exploitation en régime IFR.

**PEL.2.13.3.2.4** - Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteurs, le postulant doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA multimoteurs de la catégorie appropriée. L'instructeur RPAS s'assurera que le postulant a acquis une expérience opérationnelle de la conduite d'un RPA de la catégorie appropriée avec les moteurs en panne simulée ou réelle.

## **PEL.2.14 - QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS**

### **PEL.2.14.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA QUALIFICATION**

#### **PEL.2.14.1.1 - *Connaissances***

**PEL.2.14.1.1.1** - Le postulant doit prouver qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.

**PEL.2.14.1.1.2** - Le postulant doit mener à bien sa formation et répondre aux conditions de qualification d'un organisme de formation agréé qui correspondent à la prestation de programmes de formation fondée sur les compétences.

**PEL.2.14.1.1.3** - Le programme de formation de l'instructeur RPAS mettra l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :

- a) le modèle de compétences adapté du programme de formation des télépilotes, conformément au système de notation défini utilisé par l'exploitant de RPAS ou l'organisme de formation agréé ;
- b) conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, faire des évaluations en observant les comportements ; réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
- c) reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
- d) déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;
- e) détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.

**PEL.2.14.1.1.4** - Le postulant devra satisfaire aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.

**PEL.2.14.1.1.5** - En outre, il aura prouvé qu'il possède un niveau de compétences correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur RPAS au moins dans les domaines suivants :

- a) techniques d'instruction appliquée ;
- b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol;
- c) processus d'apprentissage ;
- d) éléments de pédagogie ;
- e) principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;
- f) évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;
- g) organisation des leçons ;
- h) techniques d'instruction en classe ;
- i) utilisation des aides de formation, y compris les FSTD, s'il y a lieu ;
- j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- k) performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- l) dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.

### **PEL.2.14.1.2 - Habileté**

**PEL.2.14.1.2.1** - Le postulant devra mener à bien une évaluation de compétences formelle avant de donner une instruction et d'effectuer des évaluations dans le cadre d'un programme de formation fondée sur les compétences.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.2.14.1.2.2** - L'évaluation des compétences aura lieu durant une séance de formation pratique dans la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur RPAS, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et au sol, selon qu'il convient.

**PEL.2.14.1.2.3** - L'évaluation des compétences devra être confiée à une personne habilitée par le service de délivrance des licences de l'AGAC.

### **PEL.2.14.1.3 - Expérience**

**PEL.2.14.1.3.1** - Le postulant devra satisfaire aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintenir ses compétences et satisfaire aux conditions d'expérience récente de la licence.

**PEL.2.14.1.3.2** - Le postulant doit avoir reçu une formation et acquis une expérience suffisante pour atteindre le niveau requis de compétences dans l'ensemble des tâches, manœuvres, opérations et principes, ainsi que dans les méthodes d'instruction visées à la section PEL.2.13.3.2.

### **PEL.2.14.1.4 - Formation à la licence de télépilote**

Le postulant, sous la supervision d'un instructeur RPAS habilité à cette fin par le service de délivrance des licences de l'AGAC :

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

## **PEL.2.14.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.2.14.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5 et PEL.2.11, la qualification d'instructeur RPAS permettra à son titulaire :

- a) de superviser les vols en solo des élèves-télépilotes ; et

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

b) de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de télépilote et d'une qualification d'instructeur RPAS, à condition :

- 1) que l'instructeur RPAS soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification de télépilote pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe ;
- 2) que l'instructeur RPAS soit titulaire de la licence de télépilote et de la qualification nécessaire pour remplir les fonctions de télépilote commandant de la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il donne l'instruction ; et
- 3) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.

**PEL.2.14.2.2** - Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le postulant doit aussi satisfaire à toutes les conditions relatives aux qualifications exigées des instructeurs.

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## CHAPITRE 3.

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

## PEL. 3.1 - REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES DE NAVIGATEUR ET DE MECANICIEN NAVIGANT

**PEL.3.1.1** - Avant d'obtenir une licence de navigateur ou une licence de mécanicien navigant, le postulant doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour ces licences.

**PEL.3.1.1.1** - Le postulant à une licence de navigateur ou à une licence de mécanicien navigant doit prouver, de la manière fixée par le service de délivrance des licences de l'AGAC, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

## PEL.3.2 - LICENCE DE NAVIGATEUR

### PEL.3.2.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

#### PEL.3.2.1.1 - *Âge*

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

#### PEL.3.2.1.2 - *Connaissances*

Le postulant doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de navigateur.

##### 1) *Droit aérien*

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigateur ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

##### 2) *Préparation du vol, performances et chargement*

- b) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances d'un aéronef ;
- c) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;



- d) planification opérationnelle prévol et en route ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

### 3) Performances humaines

- e) performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

*Note.* — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

### 4) Météorologie

- f) interprétation et application pratique des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en route ; altimétrie ;
- g) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le postulant sera amené à évoluer ; mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

### 5) Navigation

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

m) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;

**6) Procédures opérationnelles**

n) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la croisière, la descente et l'approche aux instruments ;

**7) Principes du vol**

o) principes du vol ;

**8) Radiotéléphonie**

p) procédures de communication et expressions conventionnelles.

**PEL.3.2.1.3 - Expérience**

**PEL.3.2.1.3.1** - Le postulant doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par le service de délivrance des licences de l'AGAC, dont au minimum 30 heures de vol de nuit.

**PEL.3.2.1.3.1.1** - Si le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.3.2.1.3.1.

**PEL.3.2.1.3.2** - Le postulant doit fournir la preuve qu'il a, de façon satisfaisante, déterminé la position de l'aéronef en vol et utilisé cette information pour assurer la navigation :

- a) **de nuit** — au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ;
- b) **de jour** — au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

**PEL.3.2.1.4 - Habileté**

Le postulant doit prouver qu'il est capable de remplir les tâches de navigateur d'un aéronef, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire de la licence de navigateur, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs (TEM) ;

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- b) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- c) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- d) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
- e) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

### **PEL.3.2.1.5 - Aptitude physique et mentale**

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

## **PEL.3.2.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE NAVIGATEUR ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6 et PEL.1.2.7.1, la licence de navigateur permettra à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef. Si les privilèges incluent les communications radiotéléphoniques, le titulaire devra respecter les dispositions spécifiées au § PEL.1.2.9.2.

- 1) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité de la licence est de 5 ans.
- 2) **EXPERIENCE RECENTE REQUISE.** Aucun titulaire d'une licence de navigateur de bord ne peut en exercer les privilèges accordés par celle-ci, sauf si au cours des 6 derniers mois civils :
  - (1) Il a effectué au moins 30 heures de vol en tant que navigateur ; ou
  - (2) Il a passé une vérification d'aptitude professionnelle.
- 3) **RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE NAVIGATEUR DE BORD.** Pour le renouvellement de la licence, le postulant doit passer une vérification de l'aptitude professionnelle dans les domaines figurant à la NMO PEL.3.2.3.
- 4) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence de navigateur de bord est arrivée à expiration, le postulant doit passer un stage de perfectionnement acceptable pour l'AGAC et le contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.3.2.3.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

### **PEL.3.2.3 - LICENCE DE NAVIGATEUR : CONTRÔLE DE COMPÉTENCES ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE**

Les domaines sur lesquels le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle portent, figurent à la NMO PEL.3.2.3.

### **PEL.3.2.4 - LICENCE, INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DESIGNES DE NAVIGATEUR DE BORD**

#### **PEL.3.2.4.1- DOMAINE D'APPLICATION**

La présente section établit les exigences pour la délivrance, le renouvellement et la nouvelle délivrance d'une licence de navigateur de bord.

### **PEL.3.2.5 - REGLES D'ORDRE GENERAL CONCERNANT LES LICENCES DE NAVIGATEUR**

Une personne n'agit pas en tant que navigateur d'un aéronef immatriculé en Guinée si elle ne détient pas une licence valide indiquant la conformité avec les spécifications de la présente section et appropriée pour les tâches qu'elle doit effectuer.

Avant de se voir délivrer une licence, un postulant de licence de navigateur de bord doit satisfaire aux exigences d'âge, de connaissances, d'expérience, de compétences, d'aptitude physique et mentale et de compétence linguistique spécifiés pour cette licence.

Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence de navigateur de bord, un postulant doit satisfaire aux exigences spécifiées pour cette licence dans la présente section.

### **PEL.3.2.6 - PRIVILEGES DE MEMBRE D'UN EQUIPAGE DE CONDUITE**

Une personne n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé en Guinée si elle ne détient pas une licence valide indiquant la conformité avec les spécifications de la section et appropriée pour les tâches qu'elle doit effectuer.

Aucune personne ne peut faire fonction de navigateur d'un aéronef si elle ne détient pas la licence appropriée de navigateur.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.3.3 - LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

### PEL.3.3.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

#### PEL.3.3.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

#### PEL.3.3.1.2 - *Connaissances*

**PEL.3.3.1.2.1** - Le postulant doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant.

##### 1) *Droit aérien*

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de mécanicien navigant ;  
réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du mécanicien navigant ;

##### 2) *Connaissance générale des aéronefs*

- b) principes de base des moteurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons ; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation ; lubrifiants et systèmes de lubrification ; systèmes de postcombustion et d'injection ; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;
- c) principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des moteurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
- d) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs antipatinage, corrosion et durée de vie en fatigue ; identification des dommages et défauts structuraux;
- e) systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;
- f) systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;
- g) circuits hydrauliques et pneumatiques ;
- h) théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;



- i) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides de radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
  - j) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
  - k) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
  - l) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;
- 3) **Préparation du vol, performances et chargement**
- m) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;
  - n) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;
- 4) **Performances humaines**
- o) performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la TEM ;
- Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*
- 5) **Procédures opérationnelles**
- p) principes de maintenance, procédures de maintien de la navigabilité, comptes rendus d'anomalie, inspections prévol, précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant et l'utilisation des sources d'énergie extérieures ; équipements et systèmes de cabine ;
  - q) procédures normales, anormales et d'urgence ;
  - r) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- 6) **Principes du vol**
- s) éléments fondamentaux d'aérodynamique ;
- 7) **Radiotéléphonie**
- t) procédures de communication et expressions conventionnelles.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.3.3.1.2.2** - Le postulant doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant :

- a) éléments fondamentaux de la navigation ; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
- b) aspects opérationnels de la météorologie.

### **PEL.3.3.1.3 - Expérience**

**PEL.3.3.1.3.1** - Le postulant doit accomplir, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par le service de délivrance des licences de l'AGAC, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il aura rempli les tâches de mécanicien navigant. Le service de délivrance des licences déterminera si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il aura homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 50 heures.

**PEL.3.3.1.3.1.1** - Si le postulant a acquis une expérience de vol comme pilote, le service de délivrance des licences de l'AGAC déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § PEL.3.3.1.3.1.

**PEL.3.3.1.3.2** - Le postulant doit avoir une expérience opérationnelle des tâches de mécanicien navigant, acquise sous la supervision d'un mécanicien navigant agréé à cette fin par le service de délivrance des licences, dans les domaines suivants au moins :

#### **a) Procédures normales**

- inspections prévol ;
- procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
- contrôle des documents de maintenance ;
- procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
- coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
- comptes rendus d'anomalie ;

#### **b) Procédures anormales et procédures de rechange**

- reconnaissance des anomalies de fonctionnement des systèmes de bord ;
- utilisation des procédures anormales et des procédures de rechange ;

**c) Procédures d'urgence**

- reconnaissance des situations d'urgence ;
- utilisation des procédures d'urgence appropriées.

**PEL.3.3.1.4 - Habileté**

**PEL.3.3.1.4.1** - Le postulant doit prouver qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au § PEL.3.3.1.3.2, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

- b) d'utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
- c) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- d) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- e) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de manière à en assurer la réussite ;
- f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

**PEL.3.3.1.4.2** - L'utilisation d'un FSTD pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite au § PEL.3.3.1.4.1 sera approuvée par le service de délivrance des licences, qui veillera à ce que le FSTD utilisé convienne à la tâche.

**PEL.3.3.1.5 - Aptitude physique et mentale**

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

**PEL.3.3.1.6 - MECANICIEN NAVIGANT : CONTROLE DE COMPETENCES ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE**

Les exigences pour le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la licence de mécanicien navigant figurent à la NMO PEL.3.3.1.6.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.3.3.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES

**PEL.3.3.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6 et PEL.1.2.7.1, la licence de mécanicien navigant permettra à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous les types d'aéronef sur lesquels il a montré qu'il avait le niveau de connaissances et d'habileté fixé par le service de délivrance des licences sur la base des conditions énoncées aux § PEL.3.3.1.2 et PEL.3.3.1.4 qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.

**PEL.3.3.2.2** - Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges seront indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par le service de délivrance des licences.

## PEL.3.3.3 - EXIGENCES POUR LES INSTRUCTEURS DE NAVIGATEURS (MECANICIEN NAVIGANT)

### PEL.3.3.3.1 - EXIGENCES POUR LA LICENCE D'INSTRUCTEUR DE NAVIGATEUR (MECANICIEN NAVIGANT)

- 1) **ÂGE.** Le postulant d'une licence d'instructeur de navigateur doit avoir au moins de 18 ans.
- 2) **MÉDICAL.** Le postulant d'une licence d'instructeur de navigateur doit posséder un certificat médical de Classe 2.
- 3) **CONNAISSANCES.**
  - (1) Le postulant d'une licence d'instructeur de navigateur doit satisfaire aux exigences relatives aux instructeurs figurant à l'alinéa PEL.2.8 de la présente section ; et
  - (2) À toute autre exigence supplémentaire pouvant être spécifié par l'AGAC.
- 4) **EXPÉRIENCE.** Le postulant d'une licence d'instructeur de navigateur (mécanicien navigant) doit détenir au moins une licence de navigateur en cours de validité pour lesquelles la licence d'instructeur est recherchée et avoir effectué au moins 1.500 heures de vol en tant que navigateur.
- 5) **INSTRUCTION EN VOL.** A obtenu une instruction en vol d'un instructeur homologué dans les domaines suivants :

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- (1) Techniques d'instruction en vol, dont démonstration, performance des élèves, pratiques des élèves, reconnaissance et correction des erreurs courantes commises par les élèves ; et
  - (2) S'est entraîné aux techniques d'instruction des procédures pour lesquelles l'instruction en vol doit être accomplie.
- 6) **PRIVILÈGES.** Les privilèges d'une licence d'instructeur de navigateur consistent à donner une instruction au sol et en vol aux postulants d'une licence de navigateur et à leur donner l'autorisation pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
- 7) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité de la licence d'instructeur navigateur de bord est de 2 ans.
- 8) **RENOUVELLEMENT.** Une licence d'instructeur de navigateur de bord qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à l'AGAC que dans les 12 mois précédant la date d'expiration :
- (1) 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 navigateur de bord durant lesquels la position de l'aéronef a été déterminée à l'aide de systèmes de navigation célestes, au sol et électroniques ; ou
  - (2) Il a suivi un cours de recyclage acceptable par l'AGAC.
- 9) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'instructeur de navigateur a expiré, le postulant doit :
- (1) suivre un cours de recyclage acceptable par l'AGAC ; et
  - (2) Passer un contrôle de compétences requis sur les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.3.2.3.

## **PEL.3.3.4 - NAVIGATEURS DE BORD - EXAMINATEURS DESIGNES**

### **PEL.3.3.4.1- EXIGENCES**

- 1) **ÂGE.** Un postulant au poste d'examineur navigateur désigné doit avoir au moins de 21 ans.
- 2) **MÉDICAL.** Un postulant au poste d'examineur navigateur désigné doit posséder un certificat médical de Classe 1.
- 3) **HABILITATION.** Un postulant au poste d'examineur navigateur désigné doit :



- (1) Détenir la licence de navigateur pour laquelle la licence d'examineur est recherchée ;
  - (2) Avoir une réputation d'intégrité et de fiabilité dans l'industrie et la communauté ;
  - (3) Avoir de bons antécédents en tant que navigateur en ce qui concerne les accidents, les incidents et les violations ; et
  - (4) Détenir une licence de navigateur n'ayant jamais été révoquée pour falsification ou contrefaçon.
- 4) **CONNAISSANCES.** Le postulant à un poste d'examineur navigateur désigné doit passer, avant la désignation, un test des connaissances dans les domaines appropriés à la catégorie de licence/qualification de classe pour laquelle la désignation est recherchée.
- 5) **CONTRÔLE DE COMPÉTENCES.** Le postulant au poste d'examineur navigateur désigné doit passer un contrôle de compétences portant sur ce qui figure à la NMO PEL.3.3.3, effectué par un inspecteur de l'AGAC détenant une licence en cours de validité de navigateur.
- 6) **MAINTIEN DES COMPÉTENCES.** Après la désignation, un navigateur examinateur désigné maintient ses compétences en :
- (1) Suivant une formation initiale et récurrente assurée par l'AGAC ; et
  - (2) Détenant en cours de validité :
    - (i) La licence de navigateur ; et
    - (ii) Un certificat médical de Classe 2.
- 7) **PRIVILÈGES.** Sous réserve de conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, les privilèges de la désignation de navigateur de bord examinateur consistent à effectuer des contrôles de compétences et des vérifications de l'aptitude professionnelle pour une licence de navigateur de bord figurant sur le certificat de désignation et la carte d'identité.
- 8) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité de la licence de navigateur de bord examinateur désigné est de 3 ans.
- 9) **RENOUVELLEMENT.**
- (1) Le renouvellement est à la discrétion de l'AGAC.
  - (2) Le postulant d'un renouvellement doit passer le contrôle de compétences approprié dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.3.3.3.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

#### **PEL.3.3.4.2 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LES NAVIGATEURS EXAMINATEURS DESIGNES**

Les exigences pour le contrôle de compétences pour les navigateurs examinateurs désignés figurent à la NMO PEL.3.3.3.

### **PEL.3.4 - OPERATEUR RADIOTELEPHONISTE NAVIGANT**

**Note 1.** — *Lorsqu'un postulant a montré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigées pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et spécifiées au Règlement général des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulation des appareils radiotéléphoniques de bord, l'AGAC peut annoter la licence dont il est déjà titulaire (voir § PEL.5.1.1.2 XIII) ou, s'il y a lieu, lui délivrer une nouvelle licence.*

**Note 2.** — *Des conditions d'habileté et de connaissances relatives aux procédures de communication et aux expressions conventionnelles ont été établies pour toutes les licences de pilote d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable et d'hélicoptère.*

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## CHAPITRE 4.

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

#### PEL.4.1 - REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

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

**PEL.4.1.2** - Le postulant à une licence ou à une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite doit prouver, de la manière fixée par le service de délivrance des licences de l'AGAC, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

#### PEL.4.2 - LICENCE (DE TECHNICIEN/MECANICIEN) DE MAINTENANCE D'AERONEF

***Note.** — Les termes entre parenthèses peuvent être ajoutés au titre de la licence. AGAC peut utiliser le terme qu'il préfère dans ses règlements.*

##### PEL.4.2.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

###### PEL.4.2.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.4.2.1.2 - Connaissances**

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

#### **1) Droit aérien et conditions de navigabilité**

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

#### **2) Sciences fondamentales et connaissance générale des aéronefs**

- (b) mathématiques de base ; unités de mesure ; principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;

#### **3) Génie aéronautique**

- (c) caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs ; techniques d'assemblage ; moteurs et systèmes connexes ; sources d'énergie mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique et électronique ; instruments et systèmes d'affichage des aéronefs ; commandes ; systèmes de navigation et de communications de bord ;

#### **4) Maintenance des aéronefs**

- (d) tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défectuosité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les normes de navigabilité applicables ;

#### **5) Performances humaines**

- (e) performances humaines applicables à la maintenance des aéronefs, y compris les principes de la TEM.

**Note.** — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

### **PEL.4.2.1.3 - Expérience**

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

- a) en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, au moins :
  - 1. quatre ans ; ou
  - 2. deux ans si le postulant a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée ;
  
- b) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément au § PEL.4.2.2.2, alinéa a) 2) ou 3), une expérience dont la durée assure un niveau de compétence équivalant à celui de l'alinéa a) ; toutefois la durée minimale sera :
  - 1. de deux ans ; ou
  - 2. si le postulant a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée, égale à la période que l'État juge nécessaire pour lui donner un niveau d'expérience pratique équivalent.

### **PEL.4.2.1.4 - Formation**

Le postulant doit avoir suivi avec succès un cours de formation adapté aux privilèges à accorder.

**Note.** — *Le Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Manuel sur la formation du personnel de maintenance des aéronefs) (Doc 10098) contient des éléments indicatifs sur la conception et l'élaboration de programmes de formation destinés au personnel de maintenance d'aéronefs.*

### **PEL.4.2.1.5 - Habileté**

Le postulant devra montrer qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

## **PEL.4.2.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.4.2.2.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.4.2.2.2 et PEL.4.2.2.3, la licence de maintenance d'aéronef permettra à son titulaire de certifier que l'aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un moteur, d'un accessoire, d'un instrument ou d'un élément d'équipement, et de signer une fiche de maintenance à la suite d'une inspection, d'opérations de maintenance ou de travaux d'entretien courant.

**PEL.4.2.2.2** - Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef n'exercera les privilèges spécifiés au § PEL.4.2.2.1 que :

- a) pour :
  - 1. les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
  - 2. les cellules, les moteurs et les systèmes ou éléments d'aéronef mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; et/ou
  - 3. les systèmes ou les éléments d'avionique de bord mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ;
- b) s'il est au courant de tous les renseignements pertinents relatifs à la maintenance et à la navigabilité des aéronefs pour lesquels il signe une fiche de maintenance, ou des cellules, des moteurs, des systèmes ou éléments d'aéronef et des systèmes ou éléments d'avionique de bord qu'il certifie en état de navigabilité ;
- c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour le service de délivrance des licences.

**PEL.4.2.2.3** - L'AGAC spécifiera l'étendue des privilèges du titulaire de la licence du point de vue de la complexité des tâches auxquelles la certification se rapporte.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.4.2.2.3.1** - Le détail des privilèges de certification doit être consigné sur la licence ou joint à elle, soit directement, soit par renvoi à un autre document officiel de l'AGAC.

**PEL.4.2.2.4** - Si l'AGAC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer du personnel non titulaire de la licence à exercer les privilèges du § PEL.4.2.2, les personnes nommées rempliront les conditions énoncées au § PEL.4.2.1.

### **PEL.4.2.3 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES EN CE QUI CONCERNE LES RPAS**

*(Applicable à compter du 3 novembre 2022.)*

**PEL.4.2.3.1** - Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef n'exercera les privilèges spécifiés au § PEL.4.2.2.1 que :

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

**PEL.4.2.3.2** - Si l'AGAC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer une personne non titulaire de licence pour exercer les privilèges visés au § PEL.4.2.3, la personne nommée devra répondre aux conditions spécifiées au § PEL.4.2.1.

### **PEL.4.3 - ÉLEVE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**PEL.4.3.1** - L'AGAC prendra les mesures nécessaires pour faire en sorte que les élèves contrôleurs de la circulation aérienne ne constituent pas un danger pour la navigation aérienne.

#### **PEL.4.3.2 - *Aptitude physique et mentale***

L'AGAC ne permettra pas à un élève contrôleur de la circulation aérienne de recevoir une formation en environnement opérationnel s'il ne détient pas une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.4.4 - LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

### PEL.4.4.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

Avant de délivrer une licence de contrôleur de la circulation aérienne, AGAC exigera du postulant qu'il remplisse les conditions spécifiées au § PEL.4.4.1 ainsi que les conditions d'obtention d'une au moins des qualifications indiquées au § PEL.4.5. Les contrôleurs de la circulation aérienne pourront être des fonctionnaires d'État non titulaires de licences, pourvu qu'ils répondent aux mêmes conditions.

Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, un postulant doit satisfaire aux exigences spécifiées pour cette licence, cette qualification, ou cette autorisation.

#### PEL.4.4.1.1 - Âge

Le postulant doit être âgé de 21 ans révolus.

#### PEL.4.4.1.2 - Connaissances

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

##### 1) Droit aérien

- a) réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

##### 2) Équipement du contrôle de la circulation aérienne

- b) principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

##### 3) Connaissances générales

- c) **†††** - Principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;
- d) **††††** - Principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

---

**†††** - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. **††††** - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

#### 4) Performances humaines

- e) performances humaines, y compris les principes de la TEM ;

*Note.* — On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

#### 5) Météorologie

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

#### 6) Navigation

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

#### 7) Procédures opérationnelles

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

**(AA) - TEST DES CONNAISSANCES.** Le postulant d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit :

- (1) obtenir, pour le test des connaissances, l'autorisation d'un instructeur homologué, qui :
  - (i) A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
  - (ii) Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis.
- (2) Réussir le test des connaissances requis.

#### **PEL.4.4.1.3 - Expérience**

**PEL.4.4.1.3.1** - Le postulant doit suivre avec succès un cours de formation homologuée et prouvé qu'il a les compétences requises, ayant accompli au moins 3 mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC). L'expérience prescrite au § 4.5 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience dans le présent paragraphe.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL4.4.1.3.2** - Un contrôleur de la circulation aérienne agissant en tant qu'instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC) détiendra une qualification appropriée d'instructeur de formation en cours d'emploi qualifié dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne.

**Note.** — *Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (Doc 9868) contiennent des éléments indicatifs sur la qualification des instructeurs de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne et sur les programmes de formation et d'évaluation fondées sur la compétence pour les contrôleurs de la circulation aérienne. Le Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne et le Manual on Air Traffic Control On-the-Job Training Instructor Competency-based Training and Assessment (Doc 10056, Volumes I et II) fournissent d'autres éléments indicatifs visant à appuyer les parties prenantes dans la mise en œuvre réussie des programmes de formation et d'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne.*

**VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité à l'exigence spécifiée dans la présente sous-section, la période de validité de la licence est de 5 ans.

#### **PEL.4.4.1.4 - Aptitude physique et mentale**

Le postulant doit détenir une attestation médicale de classe 3.

## **PEL.4.5 - QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE**

### **PEL.4.5.1- CATÉGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE**

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

- a) qualification de contrôle d'aérodrome ;
- b) qualification de contrôle d'approche aux procédures ;
- c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;
- d) qualification de contrôle radar d'approche de précision ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- e) qualification de contrôle régional aux procédures ;
- f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance.

***Note.** — L'Organisation météorologique mondiale a spécifié pour le personnel qui procède aux observations météorologiques des conditions qui s'appliquent aux contrôleurs de la circulation aérienne fournissant ce service.*

## **PEL.4.5.2 - CONDITIONS EXIGÉES POUR LES QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

### **PEL.4.5.2.1- Connaissances**

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

#### **a) qualification de contrôle d'aérodrome :**

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

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

1. structure de l'espace aérien ;
2. règles, procédures et source d'information applicables ;
3. installations de navigation aérienne ;
4. équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
5. topographie et points de repère importants ;
6. caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

7. phénomènes météorologiques ;
8. plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;

**c) *qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance*** : le postulant remplira les conditions prescrites à l'alinéa **b)**, dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il sera chargé, et il aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets supplémentaires ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

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

**(AA) - TEST DES CONNAISSANCES.** Le postulant d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne doit :

- (1) obtenir, pour le test des connaissances, l'autorisation d'un instructeur homologué, qui :
  - (i) A assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
  - (ii) Certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis ; et
- (2) Réussir le test des connaissances requis.

### **PEL.4.5.2.2 - Expérience**

**PEL.4.5.2.2.1** - Le postulant doit :

- a) suivre avec succès un cours de formation homologuée ;
- b) prouvé qu'il a la compétence requise tout en assurant, sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC), au moins un des services suivants :
  1. *qualification de contrôle d'aérodrome* : le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
  2. *qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance* : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;

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

c) si les privilèges de la qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance englobent des fonctions approche radar de surveillance, l'expérience comprendra au moins 25 approches avec indicateur panoramique effectuées au moyen d'un dispositif de surveillance du type utilisé par l'organisme pour lequel la qualification est demandée, sous la supervision d'un instructeur en cours d'emploi (OTJI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC).

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

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

### **PEL.4.5.2.3 - Habileté**

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

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

#### **PEL.4.5.2.4 - Délivrance en même temps de deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne**

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

### **PEL.4.5.3 - PRIVILEGES DU DETENTEUR DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

**PEL.4.5.3.1** - Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5, PEL.1.2.6, PEL.1.2.7.1 et PEL.1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettront :

- a) qualification de contrôle d'aérodrome : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- b) qualification de contrôle d'approche aux procédures : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
  - (1) sous réserve des conditions spécifiées au § PEL.4.5.2.2.1, alinéa **c)**, les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- d) qualification de contrôle radar d'approche de précision : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service, à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**PEL.4.5.3.2** - Avant d'exercer les privilèges indiqués au § PEL.4.5.3.1, le détenteur de la qualification sera au courant de tous les renseignements utiles récents.

**PEL.4.5.3.3** - AGAC qui délivre une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne permettra pas au détenteur de cette licence d'assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'AGAC.

#### **PEL.4.5.3.4 - Validité des qualifications**

Une qualification cessera d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. Ce contrôleur ne pourra recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

### **PEL.4.6 - LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION**

***NOTE** : La licence peut aussi être spécifiée en tant que licence d'agent de régulation des vols.*

#### **PEL.4.6.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE**

##### **PEL.4.6.1.1 - Âge**

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

##### **PEL.4.6.1.2 - Connaissances**

Le postulant d'une licence d'Agent technique d'exploitation (ATE) doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'agent

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

technique d'exploitation. Il doit suivre une formation assurée par un instructeur homologué sur les sujets suivants, appropriés aux privilèges de l'agent technique d'exploitation :

**1) Droit aérien**

- a) réglementation relative au contrôle d'exploitation et intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

**2) Connaissance générale des aéronefs**

- b) principes de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments des avions ;
- c) limites d'emploi des avions et des moteurs ;
- d) liste minimale d'équipements (LME) et liste d'écarts de configuration ;

**3) Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement**

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

**4) Performances humaines**

- l) performances humaines applicables aux fonctions de contrôle d'exploitation, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) ;

**Note.** — *On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation sur les performances humaines, y compris la TEM, dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### 5) *Météorologie*

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

### 6) *Navigation*

- o) principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;

### 7) *Procédures opérationnelles*

- p) emploi de la documentation aéronautique et des procédures d'exploitation normalisées ;
- q) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- r) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;
- s) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

### 8) *Principes du vol*

- t) principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;

### 9) *Radiocommunications*

- u) procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

**(AA) – TEST DES CONNAISSANCES** - Le postulant d'une licence d'agent technique d'exploitation doit obtenir l'autorisation d'un instructeur homologué, qui :

- (i) a assuré la formation sur les domaines des connaissances ; et
- (ii) certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis.

Le postulant doit réussir le test des connaissances requis.

#### **PEL.4.6.1.3 - *Expérience***

**PEL.4.6.1.3.1** - Le postulant doit avoir acquis l'expérience suivante :

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- a) deux années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas 1) à 3) ou dans une combinaison quelconque de ces fonctions ; toutefois, dans le cas d'une expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions ne devra pas être inférieure à un an :
1. membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;
  2. météorologiste dans un organisme assurant le contrôle des vols dans le transport aérien ;
  3. contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien ; ou
- b) au moins un an de service en qualité d'adjoint dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ; ou
- c) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète.

**PEL.4.6.1.3.2** - Le postulant doit avoir servi dans un organisme de contrôle d'exploitation sous la supervision d'un agent technique d'exploitation pendant au moins 90 jours de travail au cours des 6 mois précédant immédiatement la date de la postulation.

#### **PEL.4.6.1.4 - Habileté**

Le postulant doit prouver, en passant un test des connaissances sur les sujets figurant à la NMO PEL.4.6.3 qu'il est capable :

- a) de reconnaître et d'extraire les données aéronautiques et d'autres informations pertinentes pour l'analyse des risques et des événements opérationnels ;
- b) de reconnaître et d'évaluer les facteurs de risque et les conséquences potentielles pour les opérations de vol ;
- c) de reconnaître et d'évaluer les actions prenant en compte les risques, les effets sur la sécurité du vol et la régularité de l'exploitation ;
- d) de déterminer un plan d'action approprié en fonction des responsabilités et des politiques décrites dans les manuels d'exploitation ;

- e) d'appliquer les procédures normalisées et non normalisées appropriées figurant dans le manuel d'exploitation pour l'entreprise, la poursuite, la cessation ou le déroutement des vols dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef et de la régularité ou de l'efficacité de l'exploitation ;
- f) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitation ; de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitation, sur les conditions météorologiques d'une route aérienne déterminée ; de prévoir les tendances du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes de destination et de dégagement ;
- g) de reconnaître et d'appliquer les limites et les minimums opérationnels en considération des conditions météorologiques, de l'état de l'aéronef et des procédures de navigation appropriées ;

***Note.** — On trouve des éléments indicatifs sur l'application de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Partie II, Chapitre I, et Chapitre 6 ainsi que dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

## **PEL.4.6.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

Sous réserve des conditions spécifiées au § PEL.1.2.5, la licence d'agent technique d'exploitation permettra à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans l'Annexe 6 de L'OACI. Ces normes figurent dans le RAG 06 – PARTIE OPS et PARTIE AOC.

- (1) **VALIDITÉ.** La licence est valide pendant 5 années. Une licence n'est plus valide lorsqu'un agent technique d'exploitation a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. La licence demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude de l'agent technique d'exploitation à en exercer les privilèges ait été rétablie.
- (2) **RENOUVELLEMENT.** La licence d'agent technique d'exploitation peut être renouvelée en soumettant à l'AGAC la preuve de la réussite d'un contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.4.6.3.
- (3) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'agent technique d'exploitation est arrivée à expiration, le postulant devra passer un stage de perfectionnement acceptable pour l'AGAC et le contrôle de compétences dans les domaines d'exploitation figurant à la NMO PEL.4.6.3.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

### **PEL.4.6.3 - CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION (ATE)**

La Norme de mise en œuvre (NMO) PEL.4.6.3 contient la liste des opérations à effectuer lors des contrôles de compétences pour la licence d'agent technique d'exploitation.

### **PEL.4.6.4 - INSTRUCTEURS D'AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION**

#### **PEL.4.6.4.1 - EXIGENCES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION**

- a) **ÂGE.** Le postulant d'une licence et d'une qualification de d'instructeur d'agent technique d'exploitation doit être âgé d'au moins 21 ans.
- b) **CONNAISSANCES.**
- (1) Le postulant d'une licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation doit satisfaire aux exigences relatives aux instructeurs figurant à la section PEL.2.6 du présent règlement ; et
  - (2) À toute autre exigence supplémentaire pouvant être spécifiée par l'AGAC.
- c) **EXPÉRIENCE.** Le postulant d'une licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation doit détenir au moins une licence en cours de validité d'agent technique d'exploitation et posséder au minimum 3 ans d'expérience dans la fonction.
- d) **PRIVILÈGES.** Les privilèges d'une qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation consistent à donner une instruction aux postulants d'une licence d'agent technique d'exploitation et à leur donner l'autorisation pour passer un test des connaissances ou des compétences, selon le cas.
- e) **VALIDITÉ.** Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans la présente section, la période de validité de la licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation est de 2 ans.
- f) **RENOUVELLEMENT.** Une licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 24 mois civils supplémentaires si le titulaire prouve à l'AGAC que dans les 12 mois précédant la date d'expiration :
- (1) Il a effectué au moins six exercices dans le cadre d'un cours approuvé pour une licence d'agent technique d'exploitation ; ou
  - (2) Il a suivi un cours de recyclage acceptable par l'AGAC.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

- g) **NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'instructeur d'agent technique d'exploitation est arrivée à expiration, le postulant doit suivre un cours de perfectionnement acceptable par l'AGAC.

## **PEL.4.6.5 - EXAMINATEURS DESIGNES POUR LES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION (ATE)**

### **PEL.4.6.5.1 - EXIGENCES D'ORDRE GÉNÉRAL**

- a) **ÂGE.** Le postulant d'une licence d'examineur d'agent technique d'exploitation doit être âgé 23 ans révolus.
- b) **Habilité.** Le postulant doit :
- (1) Prouver un haut niveau de connaissance en aéronautique dans les domaines de la certification agent technique d'exploitation.
  - (2) Détenir une licence ATE depuis au moins 5 ans avant la désignation.
  - (3) exercer activement les privilèges de la licence ATE dans le Transport aérien commercial au cours des 3 années précédentes.
  - (4) avoir de bons antécédents en tant que ATE et que personne engagée dans l'industrie et la communauté, avec une réputation d'honnêteté et de fiabilité.
  - (5) suivre de façon satisfaisante le programme d'orientation d'examineur ATE approuvé par l'AGAC.
  - (6) Le postulant doit disposer d'un emplacement pouvant entièrement tester tout ce qui est requis pour la bonne régulation d'un vol commercial conformément aux exigences de la réglementation. Il peut s'agir du bureau d'exploitation d'une compagnie aérienne commerciale en activité.

### **PEL.4.6.5.2 - CONNAISSANCES**

- a) Le postulant doit passer, avant la désignation, un test sur ce qui suit :
- (1) Droit aérien et réglementation pour le personnel ATE
  - (2) Connaissance de l'aéronef sur celui qui est utilisé pour le test
  - (3) Calcul de performance et procédures planification de vol
  - (4) Performance humaine
  - (5) Météorologie

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (6) Navigation
- (7) Communications par radio
- (8) Changements technologiques récents comprenant les systèmes de commande de vol électriques, la navigation GPS, les exigences de qualité de navigation requise (RNP), les TCAS, l'ADS-B ainsi que les systèmes avertisseurs de cisaillement de vent modernes

#### **PEL.4.6.5.3 - COMPÉTENCES**

- a) L'AGAC observe le postulant en train d'effectuer, de façon satisfaisante, une certification ATE complète et réelle en utilisant le STS approuvé.
- b) Le postulant remplit les formulaires de certification comme prescrit par l'AGAC.

#### **PEL.4.6.5.4 - MAINTIEN DES COMPÉTENCES**

Après la désignation, un examinateur ATE maintient ses compétences en :

- (1) Suivant une formation initiale et récurrente approuvée par l'AGAC ; et
- (2) En maintenant en cours de validité une licence ATE.

Pour que sa désignation demeure en cours, l'examineur ATE doit effectuer au moins 6 contrôles de compétences dans les 12 mois civils.

L'examineur ATE fait l'objet d'une observation par l'AGAC lors de la conduite de tests de compétences au moins une fois chaque mois civil.

#### **PEL.4.6.5.5 - PRIVILÈGES**

L'examineur ATE peut effectuer un contrôle de compétences pour la licence d'agent technique d'exploitation conformément aux exigences de l'AGAC.

L'examineur peut effectuer ou surveiller toute partie d'un test des connaissances sur ordinateur.

#### **PEL.4.6.5.6 - VALIDITE**

La licence d'examineur ATE a une durée de validité de 3 ans.

#### **PEL.4.6.5.7 - RENOUELEMENT**

La désignation d'examineur ATE peut être renouvelée par l'AGAC si :

- (1) La désignation demeure nécessaire ;
- (2) L'examineur a exécuté ses tâches de façon satisfaisante.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.4.7 - LICENCE D'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE

***Note.** — Cette licence n'est pas destinée au personnel assurant l'AFIS. Des éléments indicatifs sur les qualifications que doit posséder ce personnel figurent dans la Circulaire 211, Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).*

La présente section établit les exigences en matière de délivrance, de renouvellement et de nouvelle délivrance d'une licence d'opérateur de station aéronautique.

### PEL.4.7.1 - CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE

**PEL.4.7.1.1** - Avant de délivrer une licence d'opérateur radio de station aéronautique, l'AGAC exigera du postulant qu'il remplisse les conditions spécifiées au § PEL.4.7.1. Les personnes non titulaires de la licence pourront exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique et l'AGAC veillera à ce qu'elles remplissent les mêmes conditions.

Pour le renouvellement ou la nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, un postulant doit satisfaire aux exigences spécifiées pour cette licence.

#### **PEL.4.7.1.2 - Âge**

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

#### **PEL.4.7.1.3 - Connaissances**

Le postulant d'une licence d'opérateur de station aéronautique doit suivre une formation assurée par un instructeur homologué sur les sujets ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'opérateur radio de station aéronautique.

##### **1) Connaissances générales**

- a) services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur de la Guinée ;

##### **2) Procédures opérationnelles**

- b) procédures de radiotéléphonie ; expressions conventionnelles ; réseau de télécommunications ;

##### **3) Réglementation**

- c) réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

#### **4) Équipement de télécommunication**

- d) principes, emploi et limites d'emploi des équipements de télécommunication dans une station aéronautique.

#### **PEL.4.7.1.4 - Expérience**

Le postulant doit :

- a) suivre avec succès un cours de formation homologuée pendant la période de 12 mois précédant immédiatement sa postulation et suivre de manière satisfaisante sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, pendant 2 mois au moins ; ou bien
- b) accomplir avec succès, sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, une période de service d'au moins 6 mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa postulation.

#### **PEL.4.7.1.5 - Habileté**

Le postulant d'une licence d'opérateur de station aéronautique doit faire ou avoir fait la preuve de sa compétence en ce qui concerne :

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

#### **PEL.4.7.1.6 - TEST DES CONNAISSANCES.**

Le postulant d'une licence d'opérateur de station aéronautique doit :

- (1) obtenir, pour le test des connaissances, l'autorisation d'un instructeur homologué, qui :
  - (i) assure la formation sur les domaines des connaissances ; et
  - (ii) certifie que la personne est prête pour le test des connaissances requis.
- (2) Réussir le test des connaissances requis.

## **PEL.4.7.2 - PRIVILEGES DE L'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE ET CONDITIONS A OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILEGES**

Sous réserve des conditions spécifiées aux § PEL.1.2.5 et PEL.1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettront de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le détenteur sera au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

**PEL.4.7.2.1 - VALIDITÉ.** La licence est valide pendant 5 années. Une licence n'est plus valide lorsqu'un opérateur de station aéronautique a cessé d'en exercer les privilèges pendant 6 mois. Une licence demeure invalidée jusqu'à ce que l'aptitude de l'opérateur de station aéronautique à en exercer les privilèges ait été rétablie.

**PEL.4.7.2.2 - RENOUELEMENT.** Une licence d'opérateur de station aéronautique qui n'est pas arrivée à expiration peut être renouvelée pour 5 ans supplémentaires si le titulaire prouve à l'AGAC que dans les 6 mois précédant la date d'expiration :

- (1) Il s'est activement livré aux activités d'un opérateur de station aéronautique ; ou
- (2) Il a suivi un cours de recyclage acceptable par l'AGAC.

**PEL.4.7.2.3 - NOUVELLE DÉLIVRANCE.** Si la licence d'opérateur de station aéronautique est arrivée à expiration, le postulant doit suivre un cours de perfectionnement acceptable par l'AGAC.

## **PEL.4.8 - PERSONNEL DE METEOROLOGIE AERONAUTIQUE**

*Conformément aux Arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation météorologique mondiale (Doc 7475), les prescriptions relatives aux qualifications, aux compétences, à l'enseignement et à la formation du personnel de météorologie aéronautique relèvent de la responsabilité de l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Ces prescriptions figurent dans le Règlement technique (OMM n° 49), Volume I — Pratiques météorologiques générales normalisées et recommandées, Partie V — Qualifications and Competencies of Personnel Involved in the Provision of Meteorological (Weather and Climate) and Hydrological Services, Partie VI — Education and Training of Meteorological Personnel, et Appendice A — Basic Instruction Packages.*

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

## CHAPITRE 5.

### PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL

**PEL.5.1** - Les licences du personnel délivrées par la Guinée (AGAC) en application de l'Annexe1 à la convention de l'Aviation Civile auront les caractéristiques indiquées ci-après.

#### **PEL.5.1.1 - Contenu**

**PEL.5.1.1.1** - L'AGAC, en délivrant une licence fait en sorte que les autres États puissent vérifier facilement les privilèges de la licence et la validité des qualifications.

***Note.** — Les dossiers de l'exploitant ou le carnet de vol personnel du membre d'équipage de conduite, dans lesquels le maintien du niveau de compétence et l'expérience récente peuvent être consignés de façon satisfaisante, ne sont normalement pas emportés sur les vols internationaux.*

**PEL.5.1.1.2** - La licence comportera les éléments suivants :

- I) Nom de l'État (en caractères gras).
- II) Désignation de la licence (en caractères très gras).
- III) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée.
- IV) Nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères.
- IVa) Date de naissance.
- V) Adresse du titulaire, si l'État le souhaite.
- VI) Nationalité du titulaire.
- VII) Signature du titulaire.
- VIII) Service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée.
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- X) Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance.
- XI) Cachet ou sceau du service délivrant la licence.
- XII) Qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc.
- XIII) Observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, y compris annotation relative aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago.
- XIV) Tous autres détails jugés utiles par l'AGAC.

### **PEL.5.1.2 - Matière**

Les licences seront en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquels les rubriques mentionnées au § PEL.5.1.1.2 ressortiront clairement.

### **PEL.5.1.3 - Langue**

Les licences établies dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais des rubriques **I, II, VI, IX, XII, XIII** et **XIV**. Lorsqu'elles sont établies dans une autre langue que l'anglais, les autorisations émises conformément au § PEL.1.2.2.1 contiendront une traduction en anglais du nom de l'État qui délivre l'autorisation, de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation qui peut être établie.

### **PEL.5.1.4 - Disposition des rubriques**

Les rubriques des licences seront uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § PEL.5.1.1, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

**Note.** — *Les rubriques pourront être disposées de la façon qui conviendra le mieux à l'État contractant qui délivre la licence.*

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

## CHAPITRE 6.

### CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

**Note 1.** — *Les normes et pratiques recommandées du présent chapitre ne peuvent être suffisamment détaillées pour couvrir par elles-mêmes tous les cas particuliers possibles. Il faut nécessairement que de nombreuses décisions relatives à l'appréciation de l'aptitude physique et mentale soient laissées au jugement de chaque médecin-examineur. Cette appréciation doit donc être fondée sur un examen médical mené dans son ensemble conformément aux plus hautes normes de qualité de la pratique médicale.*

**Note 2.** — *Les facteurs prédisposant à la maladie, tels que l'obésité et l'usage du tabac, peuvent être importants pour déterminer si une poursuite de l'évaluation ou de l'enquête est nécessaire dans un cas particulier.*

**Note 3.** — *Dans les cas où le postulant ne remplit pas totalement les conditions médicales, et dans les cas compliqués ou inhabituels, l'évaluation peut devoir être reportée et le cas, présenté à un évaluateur médical du service de délivrance des licences pour évaluation finale. Dans de tels cas, il doit être tenu dûment compte, dans l'évaluation médicale, des privilèges attachés à la licence sollicitée ou détenue par le postulant, ainsi que des conditions dans lesquelles le titulaire de la licence exercera ces privilèges dans le cadre de ses fonctions.*

**Note 4.** — *Voir le § PEL.1.2.4.10, concernant les conclusions de médecins agréés.*

**Note 5.** — *Des éléments indicatifs destinés à aider les services de délivrance des licences et les médecins-examineurs sont publiés séparément dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984). Ce document contient aussi une analyse des mots « susceptible » et « grave » utilisés dans le contexte des dispositions médicales figurant dans le présent chapitre.*

**Note 6.** — *Appliqués au processus d'évaluation médicale, les principes de base de gestion de la sécurité peuvent aider à assurer l'efficacité de l'utilisation des ressources médicales aéronautiques.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

## PEL.6.1 - ATTESTATIONS MEDICALES — GENERALITES

### PEL.6.1.0 - CERTIFICATS MÉDICAUX

- (a) Un certificat médical de la classe ci-dessous peut être délivré à un postulant s'il satisfait aux exigences établies par l'AGAC pour la classe de ce certificat :
- (1) Certificat médical de Classe 1 pour les licences CPL et ATPL, instructeur de vol et les DPE.
  - (2) Certificat médical de Classe 2 pour élève-pilote, PPL, mécanicien navigant et navigateur de bord.
  - (3) Certificat médical de Classe 3 pour la licence de contrôleur de la circulation aérienne.
  - (4) L'AGAC peut valider les licences de pilotes et mécaniciens navigants délivrés par un autre État contractant de l'OACI.
- (b) Le Directeur Général de l'AGAC peut délivrer des mandats aux personnes identifiés à l'alinéa PEL.1.3 pour le représenter.

### PEL.6.1.1 - CLASSES D'ATTESTATION MEDICALE

Les attestations médicales seront établies en distinguant les trois classes ci-après :

- a) Attestation médicale de **Classe 1**, applicable aux postulants et aux titulaires, pour :
- les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
  - les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
  - les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère.
- b) Attestation médicale de **Classe 2**, applicable aux postulants et aux titulaires, pour :
- les licences de navigateur ;
  - les licences de mécanicien navigant ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- les licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- les licences de pilote de planeur ;
- les licences de pilote de ballon libre.

- c) Attestation médicale de **Classe 3** ; applicable aux postulants et aux titulaires, pour :
- les licences de contrôleur de la circulation aérienne.
  - *††††* - les licences de télépilote.

**PEL.6.1.2** - Le postulant à la délivrance d'une attestation médicale devra fournir au médecin-examineur une déclaration, dont il attestera l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il sera averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il sera fait application des dispositions du § PEL.1.2.4.7.1.

**PEL.6.1.3** - Le médecin-examineur rendra compte au service de délivrance des licences de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du postulant à remplir l'une quelconque des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne (§ PEL.1.2.4.10).

**PEL.6.1.4** - Le niveau d'aptitude physique et mentale à respecter en vue du renouvellement d'une attestation médicale sera le même que celui de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

**Note.** — *Les intervalles prescrits entre les examens médicaux périodiques en vue du renouvellement des attestations médicales sont indiqués au § PEL.1.2.5.2.*

### **PEL.6.1.5 - DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS MÉDICAUX.**

- (1) Un certificat médical est délivré à toute personne répondant aux exigences médicales prescrites dans la présente sous-section, sur la base d'un examen médical et de l'évaluation des antécédents et de l'état du postulant.
  - (i) La délivrance d'un certificat médical de Classe 1 peut être spécifiquement déléguée à un AME.

---

*††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (ii) La délivrance de certificats médicaux des Classes 2 et 3 peut être déléguée à tout AME homologué.
- (2) Chaque personne devant se voir délivrer un certificat médical doit passer un examen médical basé sur les exigences physiques et mentales figurant dans la présente sous-section.
- (3) Toute personne ne répondant pas aux exigences médicales de la présente sous-section peut demander la délivrance à discrétion d'un certificat aux termes de l'alinéa PEL.1.2.4.10 du présent règlement.

## **PEL.6.2 - SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MEDICALES**

### **PEL.6.2.1 - GENERALITES**

Le postulant à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions du § PEL.1.2.4.1 devra subir un examen médical fondé sur les conditions :

- a) d'aptitude physique et mentale ;
- b) de vision et de perception des couleurs ;
- c) d'audition.

### **PEL.6.2.2 - CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

- (I). Le postulant à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque sera exempt :
  - a) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;
  - b) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;
  - c) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ; ou
  - d) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament curatif ou préventif, d'ordonnance ou non, que ce soit ;

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

- (II). Un postulant souffrant de dépression et traité avec des antidépresseurs est évalué comme inapte, sauf si l'évaluateur médical, ayant accès aux détails du dossier, considère que l'état

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

du postulant n'entravera probablement pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de sa qualification.

**Note 1.** — *L'emploi de plantes médicinales ou d'autres moyens de traitement alternatif doit faire l'objet d'une attention particulière en raison de possibles effets secondaires.*

**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, 10<sup>e</sup> édition — Classification des troubles mentaux et du comportement, OMS, 1992. Ce document contient des descriptions détaillées des exigences de diagnostic qu'il peut être utile d'appliquer aux évaluations médicales.*

## PEL.6.2.3 - CONDITIONS DE TEST D'ACUITE VISUELLE

**PEL.6.2.3.1** - Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, l'AGAC s'assurera donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation avec d'autres États signataire de la Convention.

- a. Les tests d'acuité visuelle doivent être effectués dans un environnement avec un niveau d'éclairage ambiant correspondant à l'éclairage ordinaire d'un bureau (entre 30-60 cd/m<sup>2</sup>) ;
- b. L'acuité visuelle doit être mesurée au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'ototypes similaires, placés à une distance appropriée du postulant pour la méthode adoptée pour le test.
- c. Le postulant sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.5.3.2 de l'Annexe 1, à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le postulant pourra être déclaré apte à condition que celui-ci soit ajouté à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.5.3.2 de l'Annexe 1 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le postulant démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

**Note 1.** — *Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*



**Note 2.** — Un postulant qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.

**Note 3.** — Lorsque le postulant a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne qu'il est susceptible d'accomplir.

## PEL.6.2.4 - CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS

**PEL.6.2.4.1** - AGAC emploiera les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.

**PEL.6.2.4.2** - Le postulant devra prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

**PEL.6.2.4.3** - Le postulant subira une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D65 définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

**PEL.6.2.4.4** - Tout postulant qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par le service de délivrance des licences de l'AGAC sera déclaré apte. Le-postulant qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve sera déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les postulants qui ne répondent pas à ces critères seront déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.

**Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les méthodes appropriées d'évaluation de la vision des couleurs.

**PEL.6.2.4.4.1** - Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications ne doivent pas être polarisantes et de teinte grise neutre.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## PEL.6.2.5 - CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION

**PEL.6.2.5.1** - AGAC utilisera des méthodes d'examen qui garantiront des tests d'audition fiables.

**PEL.6.2.5.2** - Le postulant aura une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.2.5.3** - Les postulants à une attestation médicale de classe 1 subiront un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

**PEL.6.2.5.3.1** - D'autres méthodes donnant des résultats équivalents pourront être utilisées.

**PEL.6.2.5.4** - Les postulants à une attestation médicale de classe 3 subiront un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

**PEL.6.2.5.4.1** - D'autres méthodes donnant des résultats équivalents pourront être utilisées.

**PEL.6.2.5.5** - Les postulants à une attestation médicale de classe 2 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'âge de 50 ans, un au moins tous les deux ans.

**PEL.6.2.5.6** - Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués aux § PEL.6.2.5.3, PEL.6.2.5.4 et PEL.6.2.5.5, à défaut de test audiométrique, les postulants subiront des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse à des conditions suivantes :

- (1) Le postulant, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présentera pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.
- (2) Un postulant qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif.

**Note 1.** — *Le zéro de référence pour l'étalonnage des audiomètres à sons purs est celui des normes pertinentes de l'édition actuelle du document intitulé Méthodes d'essais audiométriques, publié par l'Organisation internationale de normalisation (ISO).*

**Note 2.** — *Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, une pièce silencieuse est une pièce dans laquelle l'intensité du bruit de fond est inférieure à 35 dB(A).*



**Note 3.** — Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, le niveau sonore de la voix moyenne de conversation à 1 m du point d'émission (lèvre inférieure du locuteur) est d'environ 60 dB(A), et celui de la voix chuchotée, d'environ 45 dB(A). À 2 m du locuteur, le niveau est inférieur de 6 dB(A).

**Note 4.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants qui utilisent des prothèses auditives.

- (3) — Voir le § 2.7.1.3.1 relatives à la délivrance d'une qualification aux instruments aux postulants titulaires d'une licence de pilote privé.

---

## PEL.6.3 - ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1

### PEL.6.3.1 - OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE

Le niveau d'aptitude physique et mentale à satisfaire pour le renouvellement d'un certificat médical est le même que pour la première évaluation, sauf indication contraire spécifique.

**PEL.6.3.1.1** - Les postulants à l'obtention d'une licence de pilote professionnel (CPL) — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne (ATPL) — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

**PEL.6.3.1.2** - Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel (CPL) — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne (ATPL) — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § PEL.1.2.5.2.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.3.1.3** - Lorsque le service de délivrance des licences l'AGAC se sera assuré que le postulant remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § PEL.6.1 et PEL.6.2, le postulant obtiendra une attestation médicale de classe 1.

## **PEL.6.3.2 - CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

**PEL.6.3.2.1** - Le postulant ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

**PEL.6.3.2.2** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie, un trouble de type schizophrénique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.3.2.2.1** - Un postulant qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du postulant ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**Note 1.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants traités par antidépresseurs.*

**Note 2.** — *Les troubles mentaux et comportementaux sont définis compte tenu des descriptions cliniques et des lignes directrices pour les diagnostics établis par l'Organisation mondiale de la santé, qui figurent dans le document intitulé 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 spécifications pour les diagnostics, qui peuvent être utiles pour leur application aux attestations médicales.*

**PEL.6.3.2.3** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

**PEL.6.3.2.4** - Le postulant n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.3.2.5** - Le postulant ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. Des antécédents d'infarctus du myocarde prouvé entraînent une disqualification.

**PEL.6.3.2.5.1** - Un postulant qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux

meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**PEL.6.3.2.5.2** - Un postulant présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation cardiovasculaire.*

**PEL.6.3.2.6** - L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme.

**PEL.6.3.2.6.1** - Les examens révisionnels des postulants âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins une fois l'an.

**PEL.6.3.2.6.2** - les examens révisionnels des postulants âgés de 30 à 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

***Note 1.** — L'électrocardiographie régulière sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un postulant sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort.*

**PEL.6.3.2.7** - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

**PEL.6.3.2.7.1** - L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il n'est pas susceptible d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications au sujet de la pression artérielle.*

**PEL.6.3.2.8** - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.3.2.9** - Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

**PEL.6.3.2.9.1** - AGAC exige à ce que l'examen initial comporte une radiographie pulmonaire.

***Note.** — Des radiographies périodiques des poumons ne sont habituellement pas nécessaires, mais elles peuvent être une nécessité dans les situations où l'on peut soupçonner une maladie respiratoire asymptomatique.*

**PEL.6.3.2.10** - Les postulants qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

**PEL.6.3.2.11** - Les postulants souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.

**PEL.6.3.2.11.1** - L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du postulant à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques des médicaments.*

**PEL.6.3.2.12** - Les postulants souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.

**PEL.6.3.2.12.1** - Les postulants atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

***Note 1.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des affections respiratoires.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques des médicaments.*

**PEL.6.3.2.13** - Les postulants présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes seront déclarés inaptes.

**PEL.6.3.2.13.1** - Les postulants n'auront aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

**PEL.6.3.2.14** - Les postulants qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le postulant à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.

**PEL.6.3.2.14.1** - Tout postulant ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.

**PEL.6.3.2.15** - Les postulants souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.

**PEL.6.3.2.16** - Les postulants souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants souffrant de diabète insulino-dépendant de type 2 compte tenu des dispositions du § PEL.1.2.4.10.*

**PEL.6.3.2.16.1** - Les postulants souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant seront déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'un régime alimentaire seulement ou d'un régime alimentaire combiné à la prise de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants diabétiques.*

**PEL.6.3.2.17** - Les postulants souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.3.2.18** - Les postulants souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.3.2.18.1** - L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les analyses d'urine et l'évaluation des anomalies.*

**PEL.6.3.2.19** - Les postulants qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

**PEL.6.3.2.19.1** - Les postulants ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

**PEL.6.3.2.20** - Les postulants qui sont séropositifs au VIH seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

***Note 1.** — Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants qui sont séropositifs au VIH.*

**PEL.6.3.2.21** - Les postulantes qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

**PEL.6.3.2.21.1** - Dans le cas des postulantes dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § PEL.6.3.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12e semaine et la fin de la 26e semaine de gestation.

**PEL.6.3.2.22** - Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la postulante ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**PEL.6.3.2.23** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques exigeront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du postulant.*

**PEL.6.3.2.24** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.3.2.25** - Il n'existera pas :

- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

**PEL.6.3.2.25.1** - Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du postulant.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur la vérification de l'appareil vestibulaire.*

**PEL.6.3.2.26** - Il n'existera pas :

- a) d'obstruction nasale ; ou
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur ;

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**PEL.6.3.2.27** - Les postulant qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.

### **PEL.6.3.3 - CONDITIONS DE VISION**

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

**PEL.6.3.3.1** - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le postulant ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.3.3.2** - L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le postulant pourra être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

**Note 1.** — Le § PEL.6.3.3.2, alinéa b), fait l'objet de normes dans l'Annexe 6, Partie 1.

**Note 2.** — Le postulant qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

**PEL.6.3.3.2.1** - Les postulants pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

- a) les lentilles soient monofocales et non teintées ;
- b) les lentilles soient bien tolérées ;

- c) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

**Note.** — *Les postulants qui utilisent des lentilles de contact ne devront pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.*

**PEL.6.3.3.2.2** - Les postulants qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

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

**PEL.6.3.3.2.3** - Les postulants dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux seront tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

**Note 1.** — *L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est 1) de déterminer la performance visuelle normale, et 2) de déterminer toute pathologie importante.*

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur la délivrance de l'attestation à des postulants monoculaires en vertu des dispositions du § PEL. 1.2.4.10.*

**PEL.6.3.3.3** - Les postulants qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.3.3.4** - Le postulant sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § PEL.6.3.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le postulant pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § PEL.6.3.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le postulant démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

**Note 1.** — Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).

**Note 2.** — Un postulant qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les instruments et une carte ou un manuel tenu à la main et passer à la vision à distance, à travers le pare-brise, sans enlever ses lunettes. Les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance et ne sont donc pas acceptables.

**Note 3.** — Lorsque le postulant a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.

**PEL.6.3.3.4.1** - Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

**PEL.6.3.3.5** - Le postulant devra présenter un champ visuel normal.

**PEL.6.3.3.6** - Le postulant devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.

**PEL.6.3.3.6.1** - Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiants.

## **PEL.6.3.4 - CONDITIONS D'AUDITION**

**PEL.6.3.4.1** - Le postulant, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présentera pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

**PEL.6.3.4.1.1** - Un postulant qui présente une perte d'audition supérieure aux limites ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant l'effet de masque des bruits du poste de pilotage sur la parole et les signaux radio.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

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

**Note 2.** — *Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.*

**PEL.6.3.4.1.2** - Comme solution de rechange, on peut effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du postulant sont valides.

---

## **PEL.6.4 - ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2**

### **PEL.6.4.1 - OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE**

**PEL.6.4.1.1** - Les postulants à l'obtention d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.

**PEL.6.4.1.2** - Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § PEL.1.2.5.2.

**PEL.6.4.1.3** - Lorsque le service de délivrance des licences de l'AGAC se sera assuré que le postulant remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § PEL.6.1 et PEL.6.2, le postulant obtiendra une attestation médicale de classe 2.

## PEL.6.4.2 - CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

**PEL.6.4.2.1** - Le postulant ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

**PEL.6.4.2.2** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

**PEL.6.4.2.2.1**- Un postulant qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du postulant ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**Note 1.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants traités par antidépresseurs.*

**Note 2.** — *Les troubles mentaux et comportementaux sont définis compte tenu des descriptions cliniques et des lignes directrices pour les diagnostics établis par l'Organisation mondiale de la santé, qui figurent dans le document intitulé 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 spécifications pour les diagnostics, qui peuvent être utiles pour leur application aux attestations médicales.*

**PEL.6.4.2.3** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

**PEL.6.4.2.4** - Le postulant n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.4.2.5** - Le postulant ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.4.2.5.1** - Un postulant qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**PEL.6.4.2.5.2** - Un postulant présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation cardiovasculaire.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.4.2.6** - L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme dans le cas des postulants âgés de plus de 40 ans.

**PEL.6.4.2.6.1** - Les examens révisionnels des postulants âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

**PEL.6.4.2.6.2** - L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.

***Note 1.** — L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un postulant sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort.*

**PEL.6.4.2.7** - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

**PEL.6.4.2.7.1** - L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications à ce sujet.*

**PEL.6.4.2.8** - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

**PEL.6.4.2.9** - Il n'existera aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

- (i) Une radiographie devrait faire partie de l'examen thoracique initial.

**PEL.6.4.2.9.1** - les examens initiaux et périodiques comportent une radiographie des poumons lorsque l'on soupçonne une maladie pulmonaire asymptomatique.

**PEL.6.4.2.10** - Les postulants qui souffrent d'une maladie respiratoire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.4.2.11** - Les postulants souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.2.11.1** - L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du postulant à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques des médicaments.*

**PEL.6.4.2.12** - Les postulants souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.2.12.1** - Les postulants atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

***Note 1.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des affections respiratoires.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques des médicaments.*

**PEL.6.4.2.13** - Les postulants n'auront aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

**PEL.6.4.2.13.1** - Les postulants présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.2.14** - Les postulants qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le postulant à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.2.14.1** - **Tout** postulant ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.

**PEL.6.4.2.15** - Les postulants souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.2.16** - Les postulants souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants souffrant de diabète insulino-dépendant de type 2 compte tenu des dispositions du § PEL.1.2.4.10.*

**PEL.6.4.2.16** - Les postulants souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant seront déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants diabétiques.*

**PEL.6.4.2.17** - Les postulants souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**Note.** — *Le trait drépanocytaire et les autres traits hémoglobino-pathiques ne sont généralement pas considérés comme un motif d'inaptitude.*

**PEL. 6.4.2.18** - Les postulants souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.4.2.18.1** - L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les analyses d'urine et l'évaluation des anomalies.*

**PEL.6.4.2.19** - Les postulants qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.4.2.19.1** - Les postulants ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

**PEL.6.4.2.20** - Les postulants qui sont séropositifs au VIH seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

***Note 1.** — Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants qui sont séropositifs au VIH.*

**PEL.6.4.2.21** - Les postulantes qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

**PEL.6.4.2.21.1** - Dans le cas des postulantes dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § PEL.6.4.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12e semaine et la fin de la 26e semaine de gestation.

**PEL.6.4.2.22** - Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la postulante ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**PEL.6.4.2.23** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou de structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques exigeront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du postulant.*

**PEL.6.4.2.24** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.4.2.25** - Il n'existera pas :

- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

**PEL.6.4.2.25.1** - Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du postulant.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur la vérification de l'appareil vestibulaire.*

**PEL.6.4.2.26** - Il ne doit pas y avoir :

- a) d'obstruction nasale ;
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur ; ou
- c) de perforation non guérie des membranes tympaniques ;

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

**PEL.6.4.2.27** - Les postulants qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.

### **PEL.6.4.3 - CONDITIONS DE VISION**

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

**PEL.6.4.3.1** - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le postulant ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.4.3.2** - L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/9. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le postulant pourra être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.



**Note.** — *Le postulant qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisé. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.*

**PEL.6.4.3.2.1** - Les postulants pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

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

**Note.** — *Les postulants qui utilisent des lentilles de contact ne devront pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisé, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.*

**PEL.6.4.3.2.2** - Les postulants qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

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

**PEL.6.4.3.2.3** - Les postulants dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux soient tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

**Note 1.** — *L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est 1) de déterminer la performance visuelle normale, et 2) de déterminer toute pathologie importante.*

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur la délivrance de l'attestation à des postulants monoculaires en vertu des dispositions du § PEL.1.2.4.10.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.4.3.3** - Les postulants qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.4.3.4** - Le postulant sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § PEL.6.4.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le postulant pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § PEL.6.4.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le postulant démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

**Note 1.** — *La désignation N5 correspond à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*

**Note 2.** — *Un postulant qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les instruments et une carte ou un manuel tenu à la main et passer à la vision à distance, à travers le pare-brise, sans enlever ses lunettes. Les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance et ne sont donc pas acceptables.*

**Note 3.** — *Lorsque le postulant a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.*

**PEL.6.4.3.4.1** - Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

**PEL.6.4.3.5** - Le postulant devra présenter un champ visuel normal.

**PEL.6.4.3.6** - Le postulant devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.

**PEL.6.4.3.6.1** - Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiant.

## **PEL.6.4.4 - CONDITIONS D'AUDITION**

Le titulaire d'une PPL avec qualification de vol aux instruments doit satisfaire aux exigences en matière d'audition pour le certificat médical de Classe 1.

***Note.** — Voir le § PEL.2.7.1.3.1 relatives à la délivrance d'une qualification aux instruments aux postulants titulaires d'une licence de pilote privé.*

**PEL.6.4.4.1** - Les postulants qui ne sont pas capables d'entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, par les deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2 m de ce dernier, seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.4.2** - Les postulants qui, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, présentent, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz, seront déclarés inaptes.

**PEL.6.4.4.3** - Les postulants qui ne remplissent pas les conditions du § PEL.6.4.4.1 ou PEL.6.4.4.2 subissent de nouveaux tests conformes aux dispositions du § PEL.6.3.4.1.1.

## **PEL.6.5 - ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3**

### **PEL.6.5.1 - OBTENTION ET RENOUELEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE**

**PEL.6.5.1.1. †††** - Les postulants à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.

**PEL.6.5.1.1. ††††** - Les postulants à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de télépilote subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.

**PEL.6.5.1.2. †††** - Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § PEL.1.2.5.2.

**PEL.6.5.1.2. ††††** - Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de la licence de télépilote devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § PEL.1.2.5.2.

**PEL.6.5.1.3** - Lorsque le service de délivrance des licences se sera assuré que le postulant remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § PEL.6.1 et PEL.6.2, le postulant obtiendra une attestation médicale de classe 3.

### **PEL.6.5.2 - CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

**PEL.6.5.2.1** - Le postulant ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

**PEL.6.5.2.2** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;

---

*††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.*

- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

**PEL.6.5.2.2.1** - Un postulant qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du postulant ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**Note 1.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants traités par antidépresseurs.*

**Note 2.** — *Les troubles mentaux et comportementaux sont définis compte tenu des descriptions cliniques et des lignes directrices pour les diagnostics établis par l'Organisation mondiale de la santé, qui figurent dans le document intitulé 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 spécifications pour les diagnostics, qui peuvent être utiles pour leur application aux attestations médicales.*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.5.2.3** - Le postulant ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

**PEL. 6.5.2.4** - Le postulant n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets risquent de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.5** - Le postulant ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.5.1** - Un postulant qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.5.2** - Un postulant présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation cardiovasculaire.*

**PEL.6.5.2.6** - L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme.

**PEL.6.5.2.6.1** - Les examens révisionnels des postulants âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

**Note 1.** — *L'électrocardiographie régulière sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier la disqualification d'un postulant sans un autre examen cardiovasculaire minutieux.*

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'électrocardiographie au repos et à l'effort.*

**PEL.6.5.2.7** - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

**PEL.6.5.2.7.1** - L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

**PEL.6.5.2.8** - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

**PEL.6.5.2.9** - Il n'existera aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

**Note.** — *Des radiographies des poumons ne sont habituellement pas nécessaires, mais elles peuvent être indiquées dans les situations où l'on peut soupçonner une maladie respiratoire asymptomatique.*

**PEL.6.5.2.10** - Les postulants qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

**PEL.6.5.2.11** - Les postulants souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.

**PEL.6.5.2.11.1** - L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du postulant à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques de l'usage des médicaments.*

**PEL.6.5.2.12** - Les postulants souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.

**PEL.6.5.2.12.1** - Les postulants atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**Note 1.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des affections respiratoires.*

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les risques de l'usage des médicaments.*

**PEL.6.5.2.13** - Les postulants présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal seront déclarés inaptes.

**PEL.6.5.2.14** - Les postulants qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le postulant à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.

**PEL.6.5.2.14.1** - Tout postulant ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité.

**PEL.6.5.2.15** - Les postulants souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.

**PEL.6.5.2.16** - Les postulants souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants souffrant de diabète insulino-dépendant de type 2, compte tenu des dispositions du § PEL.1.2.4.10.*

**PEL.6.5.2.16.1** - Les postulants souffrant de diabète non insulino-dépendant seront déclarés inaptes, à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**Note.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants diabétiques.*

**PEL.6.5.2.17** - Les postulants souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.5.2.18** - Les postulants souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.5.2.18.1** - L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.

***Note.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur les analyses d'urine et l'évaluation des anomalies.*

**PEL.6.5.2.19** - Les postulants souffrant de séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

**PEL.6.5.2.19.1** - Les postulants ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

**PEL.6.5.2.20** - Les postulants qui sont séropositifs au VIH seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

***Note 1.** — Le diagnostic précoce de l'infection à VIH et son traitement actif par thérapie antirétrovirale réduisent la morbidité et améliorent le pronostic, ce qui augmente la probabilité d'une déclaration d'aptitude.*

***Note 2.** — Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur l'évaluation des postulants qui sont séropositifs au VIH.*

**PEL.6.5.2.21** - Les postulantes qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.5.2.21.1** - Il faut prendre des précautions pour assurer le remplacement en temps utile d'une contrôleuse de la circulation aérienne enceinte en cas de début prématuré du travail ou d'autre complication.

**PEL.6.5.2.21.2** - Dans le cas des postulantes dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § PEL.6.5.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période se terminant à la fin de la 34<sup>e</sup> semaine de gestation.

**PEL.6.5.2.22** - Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la postulante ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.23** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

***Note.** — Les séquelles de lésions affectant les os, les articulations, les muscles ou les tendons, et certains défauts anatomiques, exigeront normalement une évaluation fonctionnelle pour déterminer l'aptitude du postulant.*

**PEL.6.5.2.24** - Le postulant ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.25** - Le postulant ne présentera pas de malformation ou d'affection du nez, de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

**PEL.6.5.2.26** - Les postulants qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.

### **PEL.6.5.3 - CONDITIONS DE VISION**

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

**PEL.6.5.3.1** - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le postulant ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le postulant d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.5.3.2** - L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le postulant pourra être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

**Note.** — *Le postulant qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.*

**PEL.6.5.3.2.1** - Les postulants pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

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

**Note.** — *Les postulants qui utilisent des lentilles de contact ne devront pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.*

**PEL.6.5.3.2.2** - Les postulants qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

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

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

**PEL.6.5.3.2.3** - Les postulants dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux seront tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

**Note 1.** — *L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est 1) de déterminer la performance visuelle normale, et 2) de déterminer toute pathologie importante.*

**Note 2.** — *Le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) contient des indications sur la délivrance de l'attestation à des postulants monoculaires en vertu des dispositions du § PEL.1.2.4.10.*

**PEL.6.5.3.3** - Les postulants qui ont subi une opération chirurgicale touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

**PEL.6.5.3.4** - Le postulant sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § PEL.6.5.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le postulant pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § PEL.6.5.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le postulant démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

**Note 1.** — *Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés. Pour plus de précisions, voir le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*

**Note 2.** ††† — *Un postulant qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.*

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022.



**Note 2.** †††† - Un postulant qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.

**Note 3.** ††† - Lorsque le postulant a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne qu'il est susceptible d'accomplir.

**Note 3.** †††† - Lorsque le postulant a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage qu'il est susceptible d'accomplir.

**PEL.6.5.3.4.1** - Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

**PEL.6.5.3.5** - Le postulant devra présenter un champ visuel normal.

**PEL.6.5.3.6** - Le postulant devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.

**PEL.6.5.3.6.1** - Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiant.

---

††† - Applicable jusqu'au 2 Novembre 2022. †††† - Applicable à compter du 3 novembre 2022.

## PEL.6.5.4 - CONDITIONS D'AUDITION

**PEL.6.5.4.1** - Le postulant, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présentera pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

**PEL.6.5.4.1.1** ††† - Un postulant qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif.

***Note 1.** — La composition spectrale du bruit de fond n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz (fourchette des fréquences vocales) est suffisamment représentée.*

***Note 2.** — Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.*

**PEL.6.5.4.1.1.** †††† - Un postulant qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage représentatif.

***Note 1.** — La composition spectrale du bruit de fond n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz (fourchette des fréquences vocales) est suffisamment représentée.*

***Note 2.** — Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.*

**PEL.6.5.4.1.2** - Comme solution de rechange, on peut conduire une vérification pratique de l'acuité auditive dans un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif de celui pour lequel la licence et les qualifications du postulant sont valides.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## **PEL.6.6 - SUSPENSION OU REVOCATION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT**

### **PEL.6.6.1 - SUSPENSION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT**

- (a) En vertu des dispositions du Code de l'aviation civile de la Guinée, une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat peut être suspendu dans l'intérêt de la sécurité :
- (1) Si l'AGAC découvre des faits indiquant une carence de compétence ou de qualification du titulaire de la licence, qualification, autorisation ou certificat. AGAC peut suspendre la validité de cette licence, qualification, autorisation et/ou du certificat en attente des résultats des nouveaux tests.
  - (2) Un titulaire de licence, qualification, autorisation ou certificat qui a été amendé, modifié, suspendu ou révoqué reçoit une notification de l'AGAC et les possibilités qui lui sont octroyées pour faire appel de la décision.
  - (3) Après avoir notifié par écrit à la personne concernée lui indiquant les raisons d'une telle décision, l'AGAC peut aussi suspendre la validité de toute licence, qualification ou autorisation et/ou de tout certificat de validation dans les cas suivants :
    - (i) Lors d'une enquête après un accident ou un incident d'aviation ;
    - (ii) Dans les cas prouvés de mauvaise conduite, d'imprudence ou d'insouciance ;
    - (iii) Si le titulaire a agi en dehors des privilèges qui lui ont été accordés ; et/ou
    - (iv) En attente des résultats d'une enquête sur une violation suspectée de la réglementation ou du code de l'aviation civile.
  - (4) 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 affectée. La personne concernée doit remettre à l'AGAC, dans les 8 jours suivant la réception de la notification, toute licence ou tout certificat de validation en sa possession faisant l'objet de la suspension. Si la personne ne respecte pas cette disposition, l'AGAC peut révoquer le ou les certificat(s) détenu(s) par cette personne.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (5) Lorsqu'une suspension est limitée à une ou plusieurs qualifications mentionnées sur la licence ou le certificat de validation, l'AGAC délivre à la personne concernée une nouvelle licence ou un nouveau certificat de validation en supprimant toutes les qualifications qui font l'objet de la suspension.
- (6) L'AGAC peut annuler une suspension dans les cas suivants :
- (i) 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 (a) ;
  - (ii) Si la personne concernée a acquis l'expérience additionnelle requise ; ou
  - (iii) En révoquant la licence, la qualification, l'autorisation et/ou le certificat de validation.
- (7) Une fois la suspension annulée autrement que par révocation, l'AGAC délivre à la personne concernée une nouvelle licence ou un nouveau certificat de validation.

### **PEL.6.6.2 - SUSPENSION D'UN CERTIFICAT MÉDICAL**

- (a) Si l'AGAC estime qu'un doute raisonnable existe quant à l'aptitude du titulaire d'un certificat médical, elle peut notifier au personnel aéronautique concerné de se soumettre à des examens et analyses supplémentaires. La validité du certificat médical en cours pourra être suspendue jusqu'à ce que l'examen médical soit effectué avec des résultats satisfaisants.
- (b) La validité d'un certificat médical peut aussi être suspendue en cas d'inaptitude temporaire pour raisons médicales.
- (c) La personne titulaire du certificat médical est notifiée d'une suspension par écrit, lui indiquant les raisons de cette suspension.
- (d) La personne titulaire du certificat médical suspendu doit le remettre à l'AGAC dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification.
- (e) Dans les cas où l'aptitude physique et mentale de la personne concernée le permet, l'AGAC peut délivrer à la personne dont le certificat médical d'une classe particulière a été suspendu un nouveau certificat médical d'une classe inférieure.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (f) Une suspension peut être levée si les résultats de l'examen médical prévu au paragraphe (a) sont satisfaisants. Si une suspension est levée, la personne concernée reçoit un nouveau certificat médical, sauf en cas de révocation du certificat médical.

### **PEL.6.6.3 - RÉVOCATION D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION, D'UNE AUTORISATION OU D'UN CERTIFICAT**

- (a) Une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat est révoqué si le titulaire ne satisfait plus aux exigences en matière de maintien de compétences et de normes médicales pour exercer les privilèges afférents à cette licence, qualification autorisation ou un certificat.
- (b) Une licence, une qualification, une autorisation et/ou un certificat peut être révoqué si le titulaire fournit intentionnellement de fausses informations pour obtenir ou maintenir la validité de cette licence.
- (c) Une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat peut être révoqué en cas de preuves de mauvaise conduite, de maladresse, d'imprudence ou de négligence commise par le titulaire de cette licence, qualification autorisation ou un certificat. La personne reçoit de l'AGAC une notification écrite de la révocation lui indiquant les raisons de cette suspension.
- (d) Une personne dont la licence ou le certificat a été révoqué doit remettre à l'AGAC, dans les 8 jours suivant la date de réception de la notification, la licence ou le certificat faisant l'objet de la révocation.
- (e) Une personne qui s'est vue refuser le privilège de conduire ou de manipuler les commandes d'un aéronef en vertu d'un jugement prononcé par un tribunal doit remettre à l'AGAC toutes les licences et tous les certificats en sa possession dans les 8 jours après avoir eu connaissance du jugement.

## **PEL.6.7 - DISPOSITIONS MEDICALES POUR LA DELIVRANCE DE LICENCES**

### **PEL.6.7.1 - DOMAINE D'APPLICATION**

La présente section prescrit les exigences et procédures de délivrance, renouvellement et nouvelle délivrance des certificats médicaux de Classe 1, 2 et 3.

<p><b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b></p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p><b>RAG 01 – PARTIE PEL</b></p> <p><b>LICENCES DU PERSONNEL</b></p>
<p><b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b></p>	

## **PEL.6.7.2 - MEDECIN EXAMINATEUR AERONAUTIQUE (AME)**

- (a) Sous réserve de la conformité aux exigences spécifiées dans le présent règlement, l'AGAC 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 postulants pour la délivrance, le renouvellement ou la nouvelle délivrance de licences ou de qualifications spécifiées dans le présent règlement. Les AME peuvent être désignés hors de la Guinée.
- (b) Les AME ont obtenu ou doivent obtenir une formation initiale et récurrente en médecine aéronautique. La formation initiale comprend :
- (1) Une formation de base en médecine aéronautique pour les examens médicaux des Classes 2 et 3 sur les sujets figurant à la NMO PEL.6.7.2(a) ; et
  - (2) Une formation spécialisée de niveau supérieur en médecine aéronautique pour les examens médicaux de Classe 1 sur les sujets figurant à la NMO PEL.6.7.2(b).
- (c) Les AME doivent acquérir 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 le service de délivrance des licences estime satisfaisante à cette exigence.*
- (d) Les AME doivent soumettre au service de délivrance des licences des informations suffisantes pour permettre à l'AGAC d'effectuer des vérifications des évaluations médicales.
- 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 Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).*
- (e) L'autorisation d'un AME est valide pour 3 ans. L'AME doit effectuer au moins 10 examens pour un certificat médical par an. Le renouvellement de la désignation AME est à la discrétion de l'AGAC.
- (f) Après avoir terminé l'examen médical d'un postulant conformément au présent règlement, l'AME doit soumettre à l'AGAC un rapport signé donnant le détail des résultats de l'examen.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- g) Si l'examen médical est effectué par un groupe constitué d'AME, le chef du groupe sera nommé par l'AGAC 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 l'AGAC, l'identification de l'examineur doit être dûment établie.*

- h) L'AGAC se réserve le droit de reconsidérer toute action d'un AME.
- i) L'AME s'engage à toujours respecter la confidentialité des examens médicaux.
- j) L'AME s'engage à conserver en toute sécurité tous les rapports et dossiers médicaux, dont l'accès est limité au personnel autorisé.

### **PEL.6.7.3 - EXAMENS MÉDICAUX AÉRONAUTIQUES**

Les postulants de licences ou de qualifications requérant une aptitude physique et mentale doivent signer et remettre à l'examineur 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.

Le postulant doit indiquer à l'examineur 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.

Chaque postulant d'un certificat médical doit fournir à l'examineur médical une attestation personnelle portant sur les faits médicaux relatifs à ses antécédents personnels, familiaux ou héréditaires.

Chaque postulant d'un certificat médical doit produire une preuve d'identité conformément aux spécifications de l'alinéa PEL.1.2.8.7(c) du présent règlement.

Toute fausse déclaration faite à un examineur médical par un postulant de licence ou de qualification est signalée à l'AGAC pour qu'elle prenne toute mesure jugée appropriée.

Le postulant remplit le formulaire approprié conformément aux prescriptions de l'AGAC.

### **PEL.6.7.4 - RENOUVELLEMENT OU NOUVELLE DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT MÉDICAL**

- (1) Les exigences 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.

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

- (2) Le renouvellement de certificats médicaux de Classe 1, 2 et 3 peut être délégué à l'AME.
- (3) La nouvelle délivrance du certificat médical de Classe 1 peut être faite soit par l'AGAC, soit par un AME spécifiquement délégué.
- (4) La nouvelle délivrance de certificats médicaux de Classe 2 et 3 peut être déléguée à un AME homologué.

#### **LIMITATION OU REFUS.**

- (1) L'AGAC peut, pour des raisons médicales justifiées et notifiées au postulant, limiter ou refuser un certificat médical.

#### **SUSPENSION OU RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT MÉDICAL.**

- (1) L'AGAC peut, conformément à l'alinéa PEL.6.6 du présent règlement, suspendre ou révoquer un certificat médical délivré, s'il est établi qu'un postulant ou un titulaire de certificat n'a pas répondu ou ne répond plus aux exigences du présent règlement.

### **PEL.6.7.5 - ÉVALUATEUR MÉDICAL**

L'évaluateur médical de l'AGAC évalue périodiquement la compétence de chaque AME.

L'AGAC 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.

---

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b><i>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</i></b>	

## CHAPITRE 7

### PEL.7 - PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE (PNC)

#### PEL.7.1 - LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

##### PEL.7.1.1 - CONDITIONS EXIGÉES POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE OU CERTIFICAT

Pour obtenir la licence de personnel navigant de cabine, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues au chapitre 1 paragraphe PEL.1.2.6, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être titulaire d'un certificat de sécurité et sauvetage
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées à l'annexe 3 du présent RTA.
- être capable de lire, écrire, parler, et comprendre deux langues (français et anglais) ;
- satisfaire aux exigences suivantes :

**Taille** : doit pouvoir, en se tenant debout, atteindre les équipements de sécurité et ouvrir et fermer les casiers de rangement supérieurs.

**Poids** : doit pouvoir circuler aisément dans les couloirs, de face, en file simple ; passer rapidement par la plus petite issue de secours secondaire de la cabine (hublot).

Le candidat à l'obtention de la licence ou le certificat de personnel navigant de cabine devra justifier avoir, en qualité de membre d'équipage de cabine stagiaire, sous supervision d'un instructeur agréé, au moins soixante (60) heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par la même l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires

### **PEL.7.1.2 - PRIVILEGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE OU CERTIFICAT**

La licence du personnel navigant de cabine permet à son titulaire de remplir les fonctions de personnel navigant de cabine à bord de tout aéronef pour lequel il a la qualification appropriée fixées dans le RAG 6 :

- a) d'assurer la sécurité et le confort des passagers dans le cadre de la réglementation opérationnelle en vigueur, des instructions et des consignes de l'exploitant.
- b) d'assurer, sous l'autorité du commandant de bord, en cas d'urgence, une évacuation sûre et rapide des passagers ; ainsi que les fonctions qui doivent être exécutées lorsque la situation le nécessite.

### **PEL.7.1.3 - VALIDITE DE LA LICENCE OU DU CERTIFICAT**

La licence ou le certificat de personnel navigant de cabine est valable 12 mois.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues au PEL.1 et qu'il présente, dans les trois mois précédant l'expiration de sa licence ou certificat, un certificat de maintien de compétence et un certificat d'aptitude médical en état de validités.

S'il ne répond pas à ces conditions, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur qualifié, portant sur les épreuves théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence ou le certificat.

Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence ou le certificat du personnel navigant de cabine est autorisé à en exercer les privilèges sont indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par l'AGAC.

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*

<b>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</b>  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	<b>RAG 01 – PARTIE PEL</b> <b>LICENCES DU PERSONNEL</b>
<b>PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL</b>	

## ANNEXE 1

### RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES DES LICENCES ET QUALIFICATIONS ARRIVEES A ECHEANCE

Temps écoulé	PNT	ATC	ATE	TMA	PNC
<b>Inférieur ou égal à 01 an</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Nombre d'heures de vol requis dans les 03 derniers mois ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Prouver son aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments ;</li> <li>- satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou un avion.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre un module de maintien de qualification approuvé par l'AGAC et satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- suivre un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'exploitant et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;</li> <li>- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre, sous supervision, un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Recycle.</li> </ul>
<b>Supérieur à 01 an, et inférieur ou égal à 05 ans</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre un module de rafraichissement approuvé par l'AGAC et satisfaire aux tests écrit et oral ;</li> <li>- 12 heures de vol sur un avion de même type ; ou une étape en tant que pilote sur un avion ou un simulateur de type correspondant, accompagné d'un examinateur ;</li> <li>- satisfaire à un contrôle de compétence sur simulateur de vol ou un avion ;</li> <li>- Doit satisfaire le test de compétences linguistiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre un module de maintien de qualification approuvé par l'AGAC et satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;</li> <li>- Satisfaire au test de compétences linguistiques ;</li> <li>- Expérience pratique de 03 mois sous supervision.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre un cours de maintien de la qualification théorique et pratique portant sur l'exploitant, et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;</li> <li>- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- suivre, sous supervision un rafraichissement théorique et pratique portant sur l'entretien et la maintenance des aéronefs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Recycle ;</li> <li>- Instruction en vol.</li> <li><b>NB/ Suivi fait par un instructeur agréé</b></li> </ul>
<b>Supérieur à 05 Ans</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Suivre un cours approuvé par l'AGAC de remise à niveau et réussir au contrôle de connaissances théoriques et à l'épreuve pratique d'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments ;</li> <li>- Doit passer un contrôle de compétence sur un avion ou un simulateur de vol du type correspondant (20 heures de vol minimum) ;</li> <li>- Satisfaire au test de compétences linguistiques.</li> <li><b>NB/ Doit être présenté au test par un instructeur agréé</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- suivre un cours de maintien de qualification approuvé par l'AGAC et satisfaire aux tests théoriques et pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;</li> <li>- Expérience pratique de 03 mois sous supervision ;</li> <li>- Satisfaire au test de compétences linguistiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Doit satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation et satisfaire aux tests de qualification théorique et pratique portant sur l'exploitant, et sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;</li> <li>- Avoir effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Avoir satisfait aux conditions de délivrance d'une licence de technicien d'entretien/ maintenance d'aéronef ;</li> <li>- Avoir accumulé au moins six (06) mois d'expérience pratique de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit avoir l'autorisation de l'AGAC ;</li> <li>- Prouver son aptitude physique et mentale ;</li> <li>- Recyclage ;</li> <li>- Instruction en vol 60 heures.</li> <li><b>NB/ Suivi fait par un instructeur agréé</b></li> </ul>

**RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

**RAG 01 – PARTIE PEL  
LICENCES DU PERSONNEL**

***PARTIE PEL – DELIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL***

*PAGE LAISSER BLANC INTENTIONNELLEMENT*



## **APPENDICE 1**

### **NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

**(NMO)**



## Partie PEL – NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### NMO PEL.1.2.9 - SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

(Voir Chapitre 1, section PEL.1.2.9)

#### 1. Généralités

**Note.** — Les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques comprennent les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le Supplément A. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques s'appliquent à l'emploi des expressions conventionnelles et à celui du langage clair.

Pour satisfaire aux spécifications du Chapitre 1, section PEL.1.2.9, relatives aux compétences linguistiques, un postulant à une licence ou un titulaire d'une licence doit prouver, d'une manière jugée acceptable par le service de délivrance des licences de l'AGAC, qu'il possède les compétences exigées par les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le Supplément A.

#### 2. DESCRIPTEURS HOLISTIQUES

Les locuteurs compétents :

- a) communiquent efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) s'expriment avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) 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 ;



- d) 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 ;
  
  - e) utilisent un parler ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.
-

**NMO PEL.2.2 – ÉLÈVES-PILOTES**

Un élève-pilote qui s'entraîne avant le vol en solo doit recevoir 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.

**NOTE :** (SE) indique que l'article ne concerne qu'un aéronef monomoteur.  
(ME) indique que l'article ne concerne qu'un aéronef multimoteurs.

**NMO PEL.2.2.5 - ÉLÈVES-PILOTES : MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA  
FORMATION AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE AVION**

Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un avion, doit recevoir une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :

- (1) 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
- (2) Évolution ou circulation au sol, dont les élans
- (3) Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux
- (4) Vol direct et en palier et virages dans les deux directions
- (5) Montée initiale et virages en montée
- (6) Circuits d'aérodrome, y compris les procédures d'entrée et de sortie
- (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, du vol de croisière à un vol à faible vitesse
- (10) 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
- (11) Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement
- (12) Manœuvres à référence sur station au sol
- (13) Approches de l'aire d'atterrissage avec des défaillances simulées de moteur
- (14) Glissages pour un atterrissage (SE seulement)
- (15) Remises des gaz.

**NMO PEL.2.2.6 - ÉLÈVES-PILOTES : MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA  
FORMATION AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE  
HELICOPTERE**

Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un hélicoptère, doit recevoir une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :

- (1) 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
- (2) Évolution ou circulation au sol, dont les élans
- (3) Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux
- (4) Vol direct et en palier et virages dans les deux directions
- (5) Montée initiale et virages en montée
- (6) Circuits d'aérodrome, y compris les procédures d'entrée et de sortie
- (7) Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage
- (8) Descentes, avec et sans virages, dans des configurations à traîner 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) Approches de l'aire d'atterrissage
- (13) Vol stationnaire et virages en vol stationnaire.
- (14) Remises des gaz
- (15) Procédures d'urgence simulées, dont descentes en autorotation avec reprise de poussée et reprise de poussée pour vol stationnaire
- (16) Décélération rapides
- (17) Approches et atterrissages avec panne simulée d'un moteur pour les hélicoptères multimoteurs (ME).

**NMO PEL.2.2.7 - ÉLÈVES-PILOTES : MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA  
FORMATION AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE A  
SUSTENTATION MOTORISEE**

Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un aéronef à sustentation motorisée, doit recevoir une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :

- (1) 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
- (2) Évolution ou circulation au sol, dont les élans
- (3) Décollages et atterrissages, y compris par vents normaux et latéraux
- (4) Vol direct et en palier et virages dans les deux directions
- (5) Montée initiale et virages en montée
- (6) Circuits d'aérodrome, y compris les procédures d'entrée et de sortie
- (7) Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage
- (8) Descentes avec et sans virages
- (9) Vol à des vitesses anémométriques diverses, du vol de croisière à un vol à faible vitesse
- (10) 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
- (11) Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement
- (12) Manœuvres à référence sur station au sol
- (13) Approches de l'aire d'atterrissage avec panne de moteur simulée
- (14) Remises des gaz
- (15) Approches de l'aire d'atterrissage
- (16) Vol stationnaire et virages en vol stationnaire
- (17) Approches et atterrissages avec panne simulée d'un moteur pour les aéronefs à sustentation motorisée multimoteurs (ME).



**NMO PEL.2.2.9 - ÉLÈVES-PILOTES : MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR LA  
FORMATION AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE BALLON**

Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un ballon, doit recevoir une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :

- (1) Procédures d'agencement et d'assemblage ;
- (2) Procédures correctes de préparation au vol, dont la planification et la préparation avant le vol et les systèmes de l'aéronef ;
- (3) Montées et descentes ;
- (4) Procédures d'atterrissage et de remise en état ;
- (5) Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
- (6) Fonctionnement des sources d'air chaud ou de gaz, des ballasts, des soupapes, des événements et panneaux de déchirure, selon le cas.
- (7) Utilisation des soupapes de dégonflement ou des panneaux de déchirure pour une situation d'urgence simulée ;
- (8) Les effets du vent sur les angles de montée et d'approche ; et
- (9) Détection des obstacles et techniques pour les éviter.

-----

**NMO PEL.2.2.10 - ÉLÈVES-PILOTES : MANŒUVRES ET PROCEDURES POUR  
LA FORMATION AVANT LE VOL EN SOLO – CATEGORIE PLANEUR**

Un élève-pilote qui s'entraîne pour un vol en solo dans un planeur, doit recevoir une formation au vol pour les manœuvres et procédures suivantes :

- (1) 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 ;
- (2) Roulage ou circulation au sol, dont les élans, si cela s'applique ;
- (3) Décollages, normaux et par vents latéraux ;
- (4) Vol direct et en palier et virages dans les deux directions, si cela s'applique ;
- (5) Circuits d'aérodrome, y compris les procédures d'entrée ;
- (6) Évitement des collisions, du cisaillement et des turbulences de sillage ;
- (7) Descentes, avec et sans virages, dans des configurations à traînée élevée et faible ;
- (8) Vol à des vitesses anémométriques diverses ;
- (9) Procédures d'urgence et défaillances de l'équipement.
- (10) Manœuvres à référence sur station au sol ;
- (11) Inspection du câble de traction et passage en revue des signaux et procédures de largage, si cela s'applique ;
- (12) Procédures de remorquage aérien, au sol ou de décollage autonome ;
- (13) Procédures de démontage et de montage du planeur ;
- (14) Début de décrochage, décrochage et redressement ;
- (15) Vols planés, virages et spirales ;
- (16) Atterrissages, normaux et par vents latéraux ;
- (17) Glissages pour un atterrissage ;
- (18) Procédures et techniques de vol en thermique ; et
- (19) Procédures des opérations d'urgence, dont la rupture du câble de traction.



## NMO PEL.2.3 - LICENCE DE PILOTE PRIVE

### NMO PEL.2.3.3 - CONTROLE DE COMPETENCES PPL – CATEGORIE AVION

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote privé d'avion monomoteur et multimoteur porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

**Note 1 :** (SE) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les monomoteurs et (SM) que l'article ou le paragraphe ne concerne que les multimoteurs. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les monomoteurs et les multimoteurs.

**Note 2 :** (S) indique que l'article ne concerne que les hydravions et (L) qu'il ne concerne que les avions terrestres. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les hydravions et les avions terrestres.

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Exigences de navigabilité
  - (iii) Informations météorologiques
  - (iv) Planification de vol de navigation
  - (v) Système d'espace aérien national
  - (vi) Performances et limitations
  - (vii) Fonctionnement du système
  - (viii) Principes du vol
  - (ix) Eau et caractéristiques des hydravions (S)
  - (x) Hydrobases, règles maritimes et aides à la navigation maritime (S)
  - (xi) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage



- (iii) Lancement du moteur
  - (iv) Évolution au sol (L)
  - (v) Hydroplanage et navigation (S)
  - (vi) Vérification avant le décollage
- (3) Opérations d'aérodrome et pour hydravion, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Signes, balises et éclairage d'aérodrome/hydrobase, de piste et de voie de circulation
- (4) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (ii) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Décollage sur terrain mou et montée (SE) (L)
  - (iv) Approche et atterrissage sur terrain mou (SE) (L)
  - (v) Décollage sur terrain court (zone confinée (S)) et montée à performance maximale
  - (vi) Approche et atterrissage sur terrain court (zone confinée (S))
  - (vii) Décollage sur plan miroitant et montée (S)
  - (viii) Approche et atterrissage sur plan miroitant (S)
  - (ix) Décollage sur eau agitée et montée (S)
  - (x) Approche et atterrissage sur eau agitée (S)
  - (xi) Glissage dans l'axe pour un atterrissage (SE)
  - (xii) Remise des gaz/atterrissage interrompu
- (5) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Virages serrés



- (6) Manœuvres sur station au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Parcours rectangulaire
  - (ii) Virages en S
  - (iii) Virages autour d'un point
- (7) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Pilotage et vol à l'estime
  - (ii) Systèmes de navigation et services radar
  - (iii) Déroutement
  - (iv) Procédures en cas de perdu.
- (8) Vol à faible vitesse et décrochages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvres en vol à faible vitesse
  - (ii) Décrochages sans moteur
  - (iii) Décrochages avec moteur
  - (iv) Prise de conscience des vrilles
- (9) Manœuvres aux instruments de base, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol rectiligne en palier.
  - (ii) Montées à vitesse anémométrique constante.
  - (iii) Descentes à vitesse anémométrique constante.
  - (iv) Virages sur cap.
  - (v) Rétablissement après un vol inhabituel.
  - (vi) Communications radio, systèmes/installations de navigation et services radar, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (10) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Approche et atterrissage d'urgence
  - (ii) Descente d'urgence (ME)
  - (iii) Panne de moteur lors du décollage avant d'avoir atteint la vitesse anémométrique minimale contrôlable (VMC) (simulé) (ME)
  - (iv) Panne de moteur après l'arraché (simulé) (ME)
  - (v) Approche et atterrissage avec un moteur hors fonctionnement (simulé) (ME)
  - (vi) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (vii) Équipement d'urgence et de survie
- (11) Exploitation des aéronefs multimoteurs (ME), dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvre avec un moteur hors fonctionnement
  - (ii) Démonstration VMC
  - (iii) Panne de moteur pendant le vol (en se référant aux instruments)
  - (iv) Approche aux instruments – un moteur hors fonctionnement (en se référant aux instruments)
- (12) Exploitation de nuit, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Préparation au vol de nuit
- (13) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage, le stationnement et la sécurisation
  - (ii) Ancrage (S)
  - (iii) Mise à quai et amarrage (S)
  - (iv) Mise sur rampe/à terre (S)

**NMO PEL.2.3.4 - CONTROLE DE COMPETENCES PPL  
– CATEGORIE HELICOPTERE**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote privé d'hélicoptère porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Planification de vol de navigation
  - (iv) Système d'espace aérien national
  - (v) Performances et limitations
  - (vi) Fonctionnement du système
  - (vii) Liste minimale d'équipements
  - (viii) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage
  - (iii) Lancement du moteur et embrayage du rotor
  - (iv) Vérification avant le décollage
- (3) Opérations d'aérodrome et d'héliport, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Balisage et éclairage d'aérodrome et d'héliport
- (4) Manœuvres de vol stationnaire, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Décollage et atterrissage verticaux
  - (ii) Opérations sur pente
  - (iii) Circulation au sol
  - (iv) Circulation près du sol
  - (v) Circulation dans l'air
- (5) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (6) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
- (7) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
- (8) Décollage et montée avec poussée maximale
- (i) Approche à forte pente
  - (ii) Décollage sur la lancée
  - (iii) Approche sous angle faible et atterrissage glissé/à roulement
  - (iv) Remise des gaz
- (9) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décélération rapide
  - (ii) Autorotation directe
- (10) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Pilotage et vol à l'estime
  - (ii) Systèmes de navigation et services radar
  - (iii) Déroutement
  - (iv) Procédures en cas de perdu
- (11) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Panne d'alimentation en vol stationnaire
  - (ii) Panne d'alimentation en altitude



- (iii) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (iv) Enfoncement avec moteur
  - (v) Rétablissement d'un faible régime rotor
  - (vi) Basculement dynamique
  - (vii) Résonance au sol
  - (viii) Conditions de faible pesanteur
  - (ix) Équipement d'urgence et de survie
- (12) Exploitation de nuit, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Aspects physiologiques du vol de nuit
  - (ii) Éclairage et équipement de vol de nuit
- (13) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage et la sécurisation.
-



**NMO PEL.2.3.5 - CONTROLE DE COMPETENCES PPL  
– CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE**

(RÉSERVÉ)

**NMO PEL.2.3.7 - CONTROLE DE COMPETENCES PPL – CATEGORIE BALLON**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote privé de ballon porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Certificats et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Planification du vol
  - (iv) Système d'espace aérien national
  - (v) Performances et limitations
  - (vi) Fonctionnement des systèmes
  - (vii) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Sélection du site de lancement
  - (ii) Information et préparation de l'équipage
  - (iii) Agencement et assemblage
  - (iv) Inspection avant le vol
  - (v) Gonflage
  - (vi) Gestion de la nacelle
  - (vii) Vérification avant le lancement
- (3) Opérations d'aérodrome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Communications radio et signaux lumineux ATC.
- (4) Lancements et atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Lancement normal
  - (ii) Lancement au-dessus d'un obstacle
  - (iii) Approche de l'atterrissage
  - (iv) Atterrissage normal
  - (v) Atterrissage par vent violent



- (5) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Montées
  - (ii) Contrôle de l'altitude (vol en palier)
  - (iii) Descentes, dont la reconnaissance et le contrôle des descentes rapides et redressement
  - (iv) Vol de contour
  - (v) Franchissement des obstacles
  - (vi) Sangle d'attache
  - (vii) Vol en hiver
  - (viii) Précautions pour éviter les collisions
  - (ix) Vol en montagne
- (6) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Navigation, dont vol en campagne et à l'estime, etc.
- (7) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (ii) Équipement d'urgence et de survie
  - (iii) Pose sur l'eau
  - (iv) Vol thermique
- (8) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Retour
  - (ii) Dégonflage et emballage
  - (iii) Avitaillement
-

**NMO PEL.2.3.8 - CONTROLE DE COMPETENCES PPL – CATEGORIE PLANEUR**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote privé de planeur porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Fonctionnement des systèmes
  - (iv) Performances et limitations
  - (v) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Assemblage
  - (ii) Service d'escale
  - (iii) Inspection avant le vol
  - (iv) Gestion du poste de pilotage
  - (v) Signaux visuels.
- (3) Opérations d'aérodrome et aéroport de planeurs, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Communications par radio
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Signes, balisage et éclairage d'aérodrome, de piste et de voie de circulation
- (4) Lancements – remorquage aérien, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Vérifications avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux



- (iii) Maintien des positions de remorquage
  - (iv) Câble à tension variable
  - (v) Diminution de la traînée
  - (vi) Décrochage du câble de remorquage
  - (vii) Anomalies
- (5) Lancements – remorquage au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vérification avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Anomalies
- (6) Lancements – lancement autonome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Lancement du moteur
  - (ii) Évolution au sol
  - (iii) Vérification avant le décollage
  - (iv) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (v) Arrêt du moteur en vol
  - (vi) Anomalies
- (7) Atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage normal et par vents latéraux
  - (ii) Glissage pour l'atterrissage
  - (iii) Atterrissage sous le vent
- (8) Vitesses anémométriques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vitesse minimale d'enfoncement
  - (ii) Vitesse de vol
- (9) Techniques de vol à voile, dont les connaissances des tâches suivantes par le



postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Vol thermique
  - (ii) Vol de pente
  - (iii) Vol d'onde
- (10) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol plané droit
  - (ii) Virages sur le cap
  - (iii) Virages serrés
- (11) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Préparation et planification du vol
  - (ii) Système d'espace aérien national
- (12) Vol à faible vitesse et décrochages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvre à la vitesse anémométrique minimale de contrôle
  - (ii) Reconnaissance du décrochage et redressement
- (13) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage simulé hors d'un aérodrome
  - (ii) Équipement d'urgence et de survie
- (14) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage et la sécurisation.
-


**NMO PEL.2.4.3 - CONTROLE DE COMPETENCES CPL – CATEGORIE AVION**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote professionnel d'avion monomoteur et multimoteurs porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

**Note 1.** - (SE) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les monomoteurs et (ME) que l'article ou le paragraphe ne concerne que les multimoteurs. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les monomoteurs et les multimoteurs.

**Note 2.** - (S) indique que l'article ne concerne que les hydravions et (L) qu'il ne concerne que les avions terrestres. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les hydravions et les avions terrestres.

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Exigences de navigabilité
  - (iii) Informations météorologiques
  - (iv) Planification de vol de navigation
  - (v) Système d'espace aérien national
  - (vi) Performances et limitations
  - (vii) Fonctionnement du système
  - (viii) Principes du vol (ME)
  - (ix) Eau et caractéristiques des hydravions (S)
  - (x) Hydrobases, règles maritimes et aides à la navigation maritime (S)
  - (xi) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage
  - (iii) Lancement du moteur
  - (iv) Évolution au sol (L)
  - (v) Hydroplanage et navigation (S)
  - (vi) Vérification avant le décollage



- (3) Opérations d'aérodrome et d'hydrobase dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Signes, balises et éclairage d'aérodrome/hydrobase, de piste et de voie de circulation
- (4) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (ii) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Décollage sur terrain mou et montée (SE)
  - (iv) Approche et atterrissage sur terrain mou (SE)
  - (v) Décollage sur terrain court (zone confinée (S)) et montée à performance maximale
  - (vi) Approche et atterrissage sur terrain court (zone confinée (S))
  - (vii) Décollage sur plan miroitant et montée (S)
  - (viii) Approche et atterrissage sur plan miroitant (S)
  - (ix) Décollage sur eau agitée et montée (S)
  - (x) Approche et atterrissage sur eau agitée (S)
  - (xi) Approche et atterrissage de précision à 180 degrés en mode non assisté (SE)
  - (xii) Remise des gaz/atterrissage interrompu.
- (5) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Virages serrés
  - (ii) En 360° (SE)
  - (iii) Chandelles (SE)
  - (iv) Huit glissé (SE)
- (6) Manœuvres sur station au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Huit sur pylône (SE)
- (7) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Pilotage et vol à l'estime
  - (ii) Systèmes de navigation et services radar
  - (iii) Déroutement
  - (iv) Procédures en cas de perdu.
- (8) Vol à faible vitesse et décrochages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvres en vol à faible vitesse
  - (ii) Décrochages sans moteur
  - (iii) Décrochages avec moteur
  - (iv) Prise de conscience des vrilles
- (9) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Approche et atterrissage d'urgence
  - (ii) Descente d'urgence (ME)
  - (iii) Panne de moteur lors du décollage avant d'avoir atteint la vitesse anémométrique minimale contrôlable (VMC) (simulé) (ME)
  - (iv) Panne de moteur après l'arraché (simulé) (ME)
  - (v) Approche et atterrissage avec un moteur hors fonctionnement (simulé) (ME)
  - (vi) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (vii) Équipement d'urgence et de survie
- (10) Opérations en haute altitude, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Oxygène d'appoint
  - (ii) Pressurisation
- (11) Exploitation des aéronefs multimoteurs (ME), dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvre avec un moteur hors fonctionnement
  - (ii) Démonstration VMC
  - (iii) Panne de moteur pendant le vol (en se référant aux instruments)
  - (iv) Approche aux instruments – un moteur hors fonctionnement (en se référant aux instruments)



- (12) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage, stationnement et sécurisation
  - (ii) Ancrage (S)
  - (iii) Mise à quai et amarrage (S)
  - (iv) Mise sur rampe/à terre (S).
-

**NMO PEL.2.4.4 - CONTROLE DE COMPETENCES CPL  
– CATEGORIE HELICOPTERE**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote professionnel d'hélicoptère porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Planification de vol de navigation
  - (iv) Système d'espace aérien national
  - (v) Performances et limitations
  - (vi) Fonctionnement du système
  - (vii) La liste minimale d'équipements
  - (viii) Facteurs aéromédicaux
  - (ix) Aspects physiologiques du vol de nuit
  - (x) Éclairage et équipement de vol de nuit
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage
  - (iii) Lancement du moteur et embrayage du rotor
  - (iv) Vérification avant le décollage
- (3) Opérations d'aérodrome et d'héliport, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Balisage et éclairage d'aérodrome et d'héliport



- (4) Manœuvres de vol stationnaire, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Décollage et atterrissage verticaux
  - (ii) Opérations sur pente
  - (iii) Circulation au sol
  - (iv) Circulation près du sol
  - (v) Circulation dans l'air
  
- (5) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (ii) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Décollage et montée avec poussée maximale
  - (iv) Approche à forte pente
  - (v) Décollage sur la lancée
  - (vi) Approche sous angle faible et atterrissage glissé/à roulement
  - (vii) Remise des gaz
  
- (6) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Décélération rapide
  - (ii) Autorotation à 180°
  
- (7) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Pilotage et vol à l'estime
  - (ii) Systèmes de navigation et services radar
  - (iii) Déroutement
  - (iv) Procédures en cas de perdu
  
- (8) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Panne d'alimentation en vol stationnaire
  - (ii) Panne d'alimentation en altitude
  - (iii) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (iv) Enfoncement avec moteur
  - (v) Rétablissement d'un faible régime rotor
  - (vi) Basculement dynamique
  - (vii) Résonance au sol
  - (viii) Conditions de faible pesanteur
  - (ix) Équipement d'urgence et de survie
- (9) Opérations spéciales, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Opérations en aire confinée
  - (ii) Opérations sur pinacle/plateforme
- (10) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage, stationnement et sécurisation.
-



**NMO PEL.2.4.5 - CONTROLE DE COMPETENCES CPL  
– CATEGORIE A SUSTENTATION MOTORISEE**

(RÉSERVÉ)

---

**NMO PEL.2.4.7 - CONTROLE DE COMPETENCES CPL – CATEGORIE BALLON**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote professionnel de ballon porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

*N. B. : (BH) indique que seuls les ballons à air chaud sont concernés. (BG) indique que les ballons à gaz sont concernés.*

- (1) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Facteurs aéromédicaux
  - (ii) Balayage visuel et évitement des collisions
  - (iii) Principes du vol
  - (iv) Réglementation et publications
  - (v) Système d'espace aérien national
  - (vi) Mentions sur carnet de bord
- (2) Préparations avant le vol, les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Planification du vol
  - (iv) Performances et limitations
  - (v) Fonctionnement des systèmes
- (3) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Leçon sur la manœuvre
- (4) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Sélection du site de lancement

***PARTIE PEL – NORME DE MISE EN ŒUVRE***

- (ii) Information et préparation de l'équipage
  - (iii) Agencement et assemblage
  - (iv) Inspection avant le vol
  - (v) Gonflage
  - (vi) Gestion de la nacelle
  - (vii) Vérification avant le lancement
- (5) Opérations d'aérodrome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications par radio
- (6) Lancements et atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Lancement normal
  - (ii) Lancement au-dessus d'un obstacle
  - (iii) Approche de l'atterrissage
  - (iv) Approche à forte pente pour l'atterrissage
  - (v) Atterrissage normal
  - (vi) Atterrissage par vent violent
- (7) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Montées
  - (ii) Contrôle de l'altitude (vol en palier)
  - (iii) Descentes
  - (iv) Montée et descente rapide
  - (v) Vol de contour (BH)
  - (vi) Vol en haute altitude (BG)
  - (vii) Évitement des obstacles (BH)
  - (viii) Sangle d'attache (BH)
  - (ix) Vol en hiver



- (x) Vol en montagne
  - (8) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Navigation
  - (9) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
    - (ii) Équipement d'urgence et de survie
    - (iii) Pose sur l'eau
    - (iv) Vol thermique
  - (10) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Retour
    - (ii) Dégonflage et emballage
    - (iii) Avitaillement (BH)
-

**NMO PEL.2.4.8 - CONTROLE DE COMPETENCES CPL – CATEGORIE PLANEUR**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote professionnel de planeur porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Fonctionnement des systèmes
  - (iv) Performances et limitations
  - (v) Facteurs aéromédicaux
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Assemblage
  - (ii) Service d'escale
  - (iii) Inspection avant le vol
  - (iv) Gestion du poste de pilotage
  - (v) Signaux visuels
- (3) Opérations d'aérodrome et aéroport de planeurs, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Communications par radio
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Signes, balisage et éclairage d'aérodrome, de piste et de voie de circulation
- (4) Lancements – remorquage aérien, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Vérifications avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux



- (iii) Maintien des positions de remorquage
  - (iv) Câble à tension variable
  - (v) Diminution de la traînée
  - (vi) Décrochage du câble de remorquage
  - (vii) Anomalies
- (5) Lancements – remorquage au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vérification avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Anomalies
- (6) Lancements – lancement autonome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Lancement du moteur.
  - (ii) Évolution au sol
  - (iii) Vérification avant le décollage
  - (iv) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (v) Arrêt du moteur en vol
  - (vi) Anomalies
- (7) Atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (ii) Glissage pour l'atterrissage
  - (iii) Atterrissage sous le vent
- (8) Vitesses anémométriques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vitesse minimale d'enfoncement
  - (ii) Vitesse de vol
- (9) Techniques de vol à voile, dont les connaissances des tâches suivantes par le



postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Vol thermique
  - (ii) Vol de pente
  - (iii) Vol d'onde
- (10) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol plané droit
  - (ii) Virages sur le cap
  - (iii) Virages serrés
- (11) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Préparation et planification du vol
  - (ii) Système d'espace aérien national
- (12) Vol à faible vitesse et décrochages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvre à la vitesse anémométrique minimale de contrôle.
  - (ii) Reconnaissance du décrochage et redressement
- (13) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage simulé hors d'un aérodrome
  - (ii) Équipement d'urgence et de survie
- (14) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage et la sécurisation.
-

**NMO PEL.2.5.1 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LICENCE DE PILOTE  
EN EQUIPAGE MULTIPLE – CATEGORIE AVION**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote en équipage multiple détermine que le postulant, en tant que pilote qui vole et ne vole pas, possède les compétences requises dans les domaines suivants pour opérer en tant que copilote d'avions à turbine certifiés pour exploitation avec au moins deux pilotes dans les conditions VFR et IFR :

- (1) Appliquer les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
  - (2) Effectuer les opérations au sol ;
  - (3) Effectuer le décollage ;
  - (4) Effectuer la montée ;
  - (5) Voler en croisière ;
  - (6) Effectuer la descente ;
  - (7) Effectuer l'approche ;
  - (8) Effectuer l'atterrissage ; et effectuer les opérations qui s'imposent après l'atterrissage et après le vol.
-

**NMO PEL.2.6.3 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LICENCE ATPL ET  
QUALIFICATION DE TYPE D'AERONEF – CATEGORIE AVION**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote de ligne de catégorie avion porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Examen de l'équipement
  - (ii) Performances et limitations
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Lancement du groupe motopropulseur
  - (iii) Évolution au sol
  - (iv) Vérifications avant le décollage
- (3) Décollages et départ, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Différentes normaux avec braquages différents de volets, dont décollage rapide
  - (ii) Décollage aux instruments
  - (iii) Panne du groupe motopropulseur pendant le décollage
  - (iv) Décollage interrompu
  - (v) Procédures de départ
- (4) Manœuvres en vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Virages serrés
  - (ii) Amorces de décrochage
  - (iii) Panne du groupe motopropulseur
  - (iv) Caractéristiques spécifiques de vol



- (v) Redressement à partir d'altitudes inhabituelles
- (5) Procédures aux instruments dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Procédures normales d'arrivée au terminal/relatives au système de gestion de vol
  - (ii) Procédures d'attente
  - (iii) Approches de précision aux instruments
  - (iv) Approches de non-précision aux instruments
  - (v) Approche indirecte
  - (vi) Approche interrompue
- (6) Atterrissages et approches pour atterrissage, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Approches et atterrissages par vents normaux et latéraux
  - (ii) Atterrissage sur approche de précision
  - (iii) Approche et atterrissage avec panne (simulée) du groupe motopropulseur
  - (iv) Atterrissage sur approche indirecte
  - (v) Atterrissage interrompu
  - (vi) Atterrissage sur approche sans volets ou avec volets en position anormale
  - (vii) Procédures pour les opérations normales et anormales
  - (viii) Procédures d'urgence
- (7) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Procédures après l'atterrissage
  - (ii) Stationnement et sécurisation.
-

**NMO PEL.2.6.4 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LICENCE ATPL ET  
QUALIFICATION DE TYPE D'AERONEF – CATEGORIE HELICOPTERE**

Le contrôle de compétences pour une licence de pilote professionnel d'hélicoptère porte au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches :

- (1) Préparations et vérifications avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Examen de l'équipement
  - (ii) Performances et limitations
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Lancement du groupe motopropulseur
  - (iii) Évolution au sol
  - (iv) Vérifications avant le décollage
- (3) Décollage et départ, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Décollage par vents normaux et latéraux
  - (ii) Décollage aux instruments
  - (iii) Panne du groupe motopropulseur pendant le décollage
  - (iv) Décollage interrompu
  - (v) Départ aux instruments
- (4) Manœuvres en vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Virages serrés
  - (ii) Panne du groupe motopropulseur d'un hélicoptère multimoteur
  - (iii) Panne du groupe motopropulseur d'un hélicoptère monomoteur
  - (iv) Redressement à partir d'altitudes inhabituelles



- (v) Enfoncement avec moteur
  - (5) Procédures aux instruments dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Arrivée aux instruments
    - (ii) Attente
    - (iii) Approches de précision aux instruments
    - (iv) Approches de non-précision aux instruments
    - (v) Approche interrompue
  - (6) Atterrissages et approches pour atterrissage, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Approches et atterrissages par vents normaux et latéraux
    - (ii) Approche et atterrissage avec panne simulée du groupe motopropulseur d'un hélicoptère multimoteurs
    - (iii) Atterrissage interrompu
  - (7) Procédures des opérations normales et anormales, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution.
  - (8) Procédures d'urgence, dont les connaissances du postulant et la manière dont il en assure l'exécution.
  - (9) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Procédures après l'atterrissage
    - (ii) Stationnement et sécurisation.
-



**NMO PEL.2.6.5 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LICENCE ATPL ET  
QUALIFICATION DE TYPE D'AERONEF – CATEGORIE A SUSTENTATION  
MOTORISEE**

(RÉSERVÉ)


**NMO PEL.2.6.6.1 - CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES OU ANCIENS  
PILOTES MILITAIRES DE TRANSPORT : RÉGLES  
GÉNÉRALES**

- (b) Cette NMO définit les règles générales que doivent remplir les pilotes militaires ou anciens pilotes militaires de transport pour l'obtention d'une licence ou qualification de pilote.
- (c) 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 derniers mois, avant de faire sa demande, doit :
- (1) réussir un test de connaissances dans les domaines appropriées du présent règlement s'appliquant aux privilèges de pilote et leurs limitations, la circulation aérienne et les règles générales d'exploitation ainsi que les règles de compte-rendu d'accident ;
  - (2) Présenter des documents indiquant la conformité aux exigences du paragraphe (c) de la présente sous-section pour au moins une qualification de catégorie d'aéronef ; et
  - (3) présenter des documents montrant que le postulant est ou était, durant les 12 derniers mois avant la demande :
    - (i) un pilote militaire qualifié et volant de manière active au niveau de l'armée de l'air Guinéenne ; ou
    - (ii) un pilote militaire qualifié de l'armée de l'air d'un État contractant de l'OACI, affecté au niveau de l'armée de l'air Guinéenne et qui détient, au moment de la demande, une licence de pilote délivrée par cet État contractant et autorisant au moins les privilèges de la licence de pilote recherchée.
- (c) Qualifications de catégorie, de classe et de type d'aéronef. L'AGAC peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire une licence de pilote de l'aviation civile commerciale avec qualification de catégorie, de classe ou de type d'aéronef si le titulaire présente des documents prouvant qu'il a de manière satisfaisante effectué :
- (1) un contrôle comme pilote militaire et un contrôle de compétence sur les instruments, sur le type, la classe ou la catégorie de cet aéronef, en tant que pilote aux commandes, durant les 12 mois précédant sa demande ;



- (2) au moins 10 heures de vols en tant que pilote aux commandes dans cette catégorie, cette classe ou ce type d'aéronef, selon le cas, au cours des 12 mois civils précédant sa demande.
- (d) Qualification de vol aux instruments : Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire peut demander qu'une qualification de vol aux instruments avions ou hélicoptères soit ajoutée à sa licence de pilote professionnel si le titulaire a, dans les 12 mois civils précédant sa demande :
- (1) réussi à un examen de compétence de vol aux instruments au niveau de l'armée de l'air Guinéenne dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification de vol aux instruments est recherchée ; et
  - (2) obtenu l'autorisation de l'armée de l'air Guinéenne d'effectuer des vols IFR dans la catégorie et la classe d'aéronef correspondant à la qualification de vol aux instruments recherchée.
- (e) Qualification de type d'aéronef : L'AGAC ne délivre une qualification de type d'aéronef que pour ceux qu'elle a certifié pour des opérations civiles.
- (f) Qualification de type d'aéronef apposée sur une licence de pilote de ligne : L'AGAC peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire titulaire d'une licence de pilote de ligne une qualification de type d'aéronef, à condition que le pilote ait :
- (1) une qualification de catégorie, de type et de classe pour ce type d'aéronef pour le niveau de la licence de pilote de ligne ; et
  - (2) passé une épreuve officielle de pilote militaire en Guinée et une vérification des compétences de vol aux instruments sur ce type d'aéronef en tant que Pilote aux commandes lors des 12 mois civils précédant sa demande.
- (g) Documents probatoires : L'AGAC peut accepter les documents suivants comme preuve satisfaisante de statut de pilote militaire.
- (1) Une carte d'identité officielle délivrée au pilote par l'armée de l'air Guinéenne démontrant qu'il appartient à celles-ci.
  - (2) L'original ou une copie du certificat de libération ou de congé de l'armée de l'air Guinéenne ;
  - (3) Au moins un des documents suivants :
    - (i) Une décision de l'armée de l'air Guinéenne relative à son statut de pilote militaire ;



- (ii) Un formulaire ou un carnet de vol de l'armée de l'air Guinéenne démontrant son statut de pilote militaire ; ou
  - (iii) Une décision montrant que le postulant est diplômé d'une école d'aviation militaire reconnue par la Guinée et a reçu une qualification pour être pilote militaire.
- (4) Un carnet de vol ou un formulaire officiel approprié ou un dossier de l'armée de l'air Guinéenne prouvant le temps de vol dans des aéronefs militaires en tant que membre de l'armée de l'air Guinéenne.
- (5) Un dossier officiel de l'armée de l'air Guinéenne de la désignation de pilote aux commandes militaire.
- (6) Une notification officielle attestant que le pilote militaire a passé de manière satisfaisante un contrôle de compétences de vol aux instruments au cours des 12 mois civils précédant sa demande.
-

**NMO PEL.2.6.7.3 - PROCEDURES DE VALIDATION DES LICENCES D'EQUIPAGE  
DE CONDUITE FONDEE SUR LE SYSTEME DE DELIVRANCE  
DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

L'AGAC doit, avant de passer l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.6.7.3(a)(3), être convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément au moins aux exigences du présent règlement, en effectuant une comparaison entre les deux systèmes de réglementation.

Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de la Guinée ou d'un autre État contractant délégué par l'AGAC doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de ce dernier est conforme au moins aux exigences du présent règlement. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à l'AGAC. Le rapport et la comparaison des systèmes de réglementation figurant au paragraphe (b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États en ce qui concerne le système de délivrance des licences.

Un test sur le droit aérien doit être arrangé si le système de la Guinée est différent de celui de l'État contractant. D'autres domaines pouvant requérir un test des connaissances sont la météorologie, les procédures d'exploitation et la radiotéléphonie, si ceux de la Guinée sont différents de ceux de l'autre État contractant.

La demande du certificat de validation se fait en soumettant à l'AGAC un formulaire dûment rempli (PEL/FORM HS045), qui peut être obtenu auprès de l'AGAC.



## **NMO PEL.2.6.7.4 - PROCEDURES DE CONVERSION DES LICENCES D'EQUIPAGE DE CONDUITE FONDEE SUR LE SYSTEME DE DELIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

L'Autorité qui délivre une licence convertie en se basant sur la licence d'un autre État contractant en demeure responsable.

L'AGAC doit, avant de passer l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.6.7.4(a)(3), être convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément au moins aux exigences du présent règlement, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et exigences de délivrance des licences.

Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de Guinée ou d'un autre État contractant délégué par l'AGAC doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de ce dernier est conforme au moins aux exigences du présent règlement. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à l'AGAC. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant au paragraphe (b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États en ce qui concerne le système de délivrance des licences.

- (1) Un test sur le droit aérien doit être arrangé si le système de Guinée est différent de celui de l'État contractant. D'autres domaines pouvant requérir un test des connaissances sont la météorologie, les procédures d'exploitation et la radiotéléphonie, si ceux de Guinée sont différents de ceux de l'autre État contractant.

Délivrance et nouvelle délivrance de licences et qualifications converties :

- (1) Lorsque la Guinée dispose d'examineurs pour effectuer les contrôles de compétences pour le renouvellement d'une ou de plusieurs qualifications ou les contrôles de compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, ces tests/vérifications sont effectués par les examineurs habilités par la Guinée ;
- (2) Lorsque la Guinée ne dispose pas d'examineurs pour effectuer les contrôles de compétences pour le renouvellement d'une ou de plusieurs qualifications ou les contrôles de compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, la mise à dispositions de ces examineurs de l'autre État contractant peut être arrangée dans l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.4.4(a)(3) du présent règlement.



La demande de conversion d'une licence d'un autre État contractant se fait en soumettant à l'AGAC un formulaire dûment rempli (PEL/FORM HS045), qui peut être obtenu auprès de l'AGAC.

La conversion des certificats médicaux ou le fait de se fier aux examens médicaux effectués dans l'autre État contractant peut aussi être inscrite dans l'accord entre les gouvernements des États.

**NMO PEL.2.6.7.9 - PROCEDURES DE VALIDATION DES LICENCES AMT EN SE  
FONDANT SUR LE SYSTEME DE DELIVRANCE DE LICENCES  
D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

L'AGAC doit, avant de passer l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.4.9(a)(3), être convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément au moins aux exigences du présent règlement, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et exigences de délivrance des licences.

Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de Guinée ou d'un autre État contractant délégué par l'AGAC doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de ce dernier est conforme au moins aux exigences du présent règlement. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à l'AGAC. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant au paragraphe (b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États en ce qui concerne le système de délivrance des licences.

Un test sur le droit aérien doit être arrangé si le système de Guinée est différent de celui de l'État contractant. Le test des connaissances peut aussi comprendre les exigences de navigabilité de la Guinée régissant la certification et le maintien de la navigabilité et les organismes de maintenance agréés et leurs procédures si cette réglementation est différente de celle de l'État contractant.

La demande du certificat de validation se fait en soumettant à l'AGAC un formulaire dûment rempli (PEL/FORM HS046), qui peut être obtenu auprès de l'AGAC.



### **NMO PEL.2.6.7.10 - PROCEDURES DE CONVERSION DES LICENCES AMT EN SE FONDANT SUR LE SYSTEME DE DELIVRANCE DE LICENCES D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT**

L'Autorité qui délivre une licence convertie en se basant sur la licence d'un autre État contractant en demeure responsable.

L'AGAC doit, avant de passer l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.6.7.10(a)(3), être convaincue que l'autre État contractant délivre des licences conformément au moins aux exigences du présent règlement, en effectuant une comparaison de la réglementation des systèmes et exigences de délivrance des licences.

Un inspecteur, un conseiller juridique et/ou un expert en délivrance des licences de Guinée ou d'un autre État contractant délégué par l'AGAC doit se rendre dans l'autre État contractant pour se convaincre que le système de délivrance des licences de ce dernier est conforme au moins aux exigences du présent règlement. Un rapport indiquant sur quoi la décision est basée doit être soumis à l'AGAC. Le rapport et la comparaison des réglementations figurant au paragraphe (b) constituent la base d'un accord entre les gouvernements des États en ce qui concerne le système de délivrance des licences.

- (1) Un test sur le droit aérien doit être arrangé si le système de Guinée est différent de celui de l'État contractant. Le test des connaissances peut aussi comprendre les exigences de navigabilité de Guinée régissant la certification et le maintien de la navigabilité et les organismes de maintenance agréés et leurs procédures si cette réglementation est différente de celle de l'État contractant.

#### ***Délivrance et nouvelle délivrance de licences et qualifications converties :***

- (1) Lorsque Guinée dispose d'examineurs pour effectuer les contrôles de compétences pour le renouvellement d'une ou de plusieurs qualifications ou les contrôles de compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, ces tests/vérifications sont effectués par les examineurs habilités par la Guinée ;
- (2) Lorsque la Guinée ne dispose pas d'examineurs pour effectuer les contrôles de compétences pour le renouvellement d'une ou de qualifications ou les contrôles de compétences pour la nouvelle délivrance de la licence ou de la ou des qualifications, la mise à dispositions de ces examineurs de l'autre État contractant peut être arrangée dans l'accord mentionné à l'alinéa PEL.2.4.4 (a)(3).

La demande de conversion d'une licence d'un autre Etat contractant se fait en soumettant à l'AGAC un formulaire dûment rempli (PEL/FORM HS046), qui peut être obtenu auprès du service de délivrance des licences de l'AGAC ou sur le site web de l'AGAC.


**NMO PEL.2.7 TEST DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS ET  
VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE**

- (a) Le contrôle de compétences pour une qualification de vol aux instruments et la vérification de l'aptitude professionnelle portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :

*N. B. : (SE) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les monomoteurs et (SM) que l'article ou les paragraphes ne concernent que les multimoteurs. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les monomoteurs et les multimoteurs.*

- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Informations météorologiques
  - (ii) Planification de vol de navigation
- (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Systèmes des aéronefs relatifs aux opérations IFR
  - (ii) Instruments de vol et équipement de navigation des aéronefs
  - (iii) Vérification des instruments du poste de pilotage
- (3) Autorisations et procédures de contrôle de la circulation aérienne, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Autorisations du contrôle de la circulation aérienne
  - (ii) Conformité aux procédures et autorisations de départ, en route et d'arrivée
  - (iii) Procédures d'attente
- (4) Vol par référence aux instruments, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Vol rectiligne en palier
  - (ii) Changement de vitesse anémométrique
  - (iii) Montées et descentes en vitesse anémométrique constante



- (iv) Vitesses de montée et de descente
  - (v) Virages chronométrés vers des caps de compas magnétique
  - (vi) Virages serrés
  - (vii) Rétablissement à partir d'assiettes de vol inhabituelles
- (5) Systèmes de navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Systèmes de navigation d'interception et de suivi et arcs DME.
  - (ii) Procédures d'approche aux instruments dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (A) Approches de non-précision aux instruments
    - (B) Approches de précision aux instruments ILS
    - (C) Approche interrompue
    - (D) Approche indirecte
    - (E) Atterrissage sur approche directe ou indirecte
- (6) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Perte des communications
  - (ii) Un moteur hors fonctionnement en vol rectiligne en palier et pour les virages (ME)
  - (iii) Un moteur hors fonctionnement – approche aux instruments (ME)
  - (iv) Perte de position des gyros et/ou des conservateurs de cap
- (7) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vérification des instruments et de l'équipement.
-


**NMO PEL.2.7.5 - AUTORISATION DE CATEGORIE II ET III**

L'AGAC délivre par lettre une autorisation de pilote pour des opérations d'approches de Catégorie II ou III, dans le cadre de la qualification de vol aux instruments d'un postulant ou d'un certificat de pilote de ligne.

Lorsqu'elle est délivrée pour la première fois, l'autorisation comporte les limitations suivantes :

- (1) Pour les opérations de Catégorie II, RVR de 486,5 m et hauteur de décision de 45,5 m ; et
- (2) Pour les opérations de Catégorie III, comme le spécifie le document d'autorisation.

***Pour supprimer les limitations des autorisations de Catégorie II ou III :***

- (1) Le titulaire d'une Catégorie II peut faire supprimer les limitations en démontrant que, depuis le début du sixième mois précédent, il a effectué trois approches ILS de Catégorie II avec une hauteur de décision de 45,5 m pour un atterrissage dans des conditions réelles ou simulées aux instruments ; et
- (2) Le titulaire d'une Catégorie III peut faire supprimer les limitations en prouvant son expérience comme le spécifie l'autorisation.

Pour satisfaire aux exigences d'expérience figurant au paragraphe (e) de la présente sous-section ou pour l'épreuve pratique requise par la section PEL.2 pour une autorisation Catégorie II ou III, selon le cas, le titulaire ou le postulant d'une autorisation peut utiliser un simulateur de vol ou un dispositif d'entraînement au vol s'il est approuvé à cette fin par l'AGAC.

**CATÉGORIE II : CONTRÔLE DE COMPÉTENCES.**

- (1) Le postulant à l'obtention des autorisations suivantes doit passer un contrôle de compétences :
  - (i) La délivrance ou le renouvellement d'une autorisation de pilote pour des opérations d'approches de Catégorie II.
  - (ii) L'ajout d'un autre type d'aéronef à une autorisation de pilote pour des opérations d'approches de Catégorie II.
- (2) Pour être habilité à passer des contrôles de compétences pour une autorisation délivrée aux termes de la présente sous-section, un postulant doit :
  - (i) Satisfaire aux exigences de l'alinéa PEL.2.7.5 ; et
  - (ii) Si le postulant n'a pas passé un contrôle de compétences pour cette autorisation lors des 12 mois civils précédant celui du test :



- (A) Satisfaire aux exigences de l'alinéa PEL.2.7 ; et
  - (B) Effectuer 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 automatique.
- (3) Un postulant doit effectuer les approches spécifiées à l'alinéa (e)(2)(ii)(B) de la présente sous-section :
- (i) Dans des conditions réelles ou simulées de vol aux instruments ;
  - (ii) À la hauteur minimale de décision 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 hauteur de décision autorisée pour les opérations de Catégorie II ;
  - (iii) À la hauteur de décision autorisée pour les opérations de Catégorie II, seulement si cela se fait dans un simulateur de vol approuvé ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé ; et
  - (iv) 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 :
    - (A) 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
    - (B) Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes du RAG 01 – PARTIE ATO.
- (4) Le temps de vol acquis pour satisfaire aux exigences de l'alinéa (e)(2)(ii)(B) de la présente sous-section peut servir pour satisfaire à celles de l'alinéa (e)(2)(ii)(A) de la présente sous-section.

**CATÉGORIE II : PROCÉDURES RELATIVES AU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES.** Le contrôle de compétences comprend une partie orale et une partie en vol.

- (1) PARTIE ORALE. Lors de la partie orale de l'épreuve pratique, un postulant doit faire la preuve de ses connaissances dans les domaines suivants :
- (i) Distance d'atterrissage requise ;
  - (ii) Reconnaissance de la hauteur de décision ;



- (iii) Procédures et techniques d'approche interrompue en utilisant des affichages calculés ou fixes de guidage d'approche ;
  - (iv) Utilisation et limitation de la RVR ;
  - (v) Utilisation d'indices visuels, leur disponibilité ou leurs limitations et altitude à laquelle on peut normalement les discerner par RVR limitée ;
  - (vi) Procédures et techniques relatives au passage du vol visuel au vol non visuel lors de l'approche finale par RVR limitée ;
  - (vii) Effet du cisaillement vertical et horizontal du vent ;
  - (viii) Caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage lumineux de piste ;
  - (ix) 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 Catégorie II ;
  - (x) Tâches affectées au commandant en second lors des approches de Catégorie II, sauf si l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée n'en requiert pas un ; et
  - (xi) Systèmes d'alerte de défaillance des instruments et de l'équipement.
- (2) PARTIE EN VOL. Les exigences suivantes s'appliquent à la partie de l'épreuve pratique effectuée en vol :
- (i) 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 simulateur de vol approuvé qui :
    - (A) 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
    - (B) Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes du RAG 01 – PARTIE ATO.
  - (ii) La partie de l'épreuve effectuée 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.



- (iii) 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.
- (iv) Si un avion multimoteurs dont la performance lui permet d'effectuer une approche 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.
- (v) Si un simulateur d'entraînement au vol ou un dispositif d'entraînement au vol multimoteur approuvé est utilisé pour l'épreuve pratique, le postulant effectue une approche interrompue avec, si cela s'applique, le moteur le plus critique en panne.
- (vi) Pour une autorisation concernant un aéronef requérant une qualification de type, le postulant doit passer une épreuve pratique en coordination avec un commandant en second détenant une qualification de type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée.
- (vii) Un inspecteur ou un évaluateur peut interroger le postulant à tout moment pendant l'épreuve pratique.

### **CATÉGORIE III : EXIGENCES RELATIVES AU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES.**

- (1) L'AGAC exige qu'un postulant passe un contrôle de compétences sur les domaines suivants :
  - (i) La délivrance ou le renouvellement d'une autorisation de pilote de Catégorie III.
  - (ii) L'ajout d'un autre type d'aéronef à une autorisation de pilote de Catégorie III.
- (2) Pour être habilité pour le test de compétences, un postulant doit :
  - (i) Satisfaire aux exigences de l'alinéa PEL.2.1.6 ; et
  - (ii) Si le postulant n'a pas passé une épreuve pratique pour cette autorisation lors des 12 mois civils précédant celui du test :
    - (A) Satisfaire aux exigences des alinéas PEL.2.7 ; et
    - (B) Effectuer 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.

- (3) Un postulant doit effectuer les approches spécifiées à l'alinéa (e)(2)(ii)(B) de la présente sous-section :
- (i) Dans des conditions réelles ou simulées de vol aux instruments ;
  - (ii) À la hauteur d'alerte ou de décision pour l'approche ILS avec le type d'aéronef dans lequel l'épreuve pratique est effectuée ;
  - (iii) Pas nécessairement à la hauteur de décision autorisée pour les opérations de Catégorie III ;
  - (iv) À la hauteur d'alerte ou de décision, selon le cas, autorisée pour les opérations de Catégorie III, seulement si cela se fait dans un simulateur de vol approuvé ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé ; et
  - (v) 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 :
    - (A) 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
    - (B) Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de l'alinéa PEL.2.2 du présent règlement.
- (4) EXIGENCES RELATIVES AUX CONNAISSANCES : Un postulant doit faire la preuve de ses connaissances dans les domaines suivants :
- (i) Distance d'atterrissage requise.
  - (ii) Détermination et reconnaissance de la hauteur d'alerte ou de décision, selon le cas, dont l'utilisation d'un altimètre radar.
  - (iii) Reconnaissance de défaillances importantes avant et après l'arrivée à la hauteur d'alerte ou de décision, selon le cas, et réactions correctes à celles-ci.
  - (iv) Procédures et techniques d'approche interrompue faisant appel à des affichages d'attitude et de guidage calculés ou fixes et perte d'assiette attendue relatives à la remise manuelle ou automatique des gaz et altitude d'initiation si cela s'applique.



- (v) Utilisation et limitations de la RVR, dont la détermination de la RVR de contrôle et des transmissomètres requis.
  - (vi) Utilisation, disponibilité ou limitation des indices visuels et altitude à laquelle ils sont normalement visibles avec une RVR limitée, dont :
    - (A) Détérioration inattendue des conditions RVR minimales lors de l'approche, de l'arrondi et de la décélération ;
    - (B) Démonstration des références visuelles attendues dans des conditions météorologiques minimales ;
    - (C) Séquence attendue des indices visuels lors d'une approche pour laquelle la visibilité au-dessus des minimums pour l'atterrissage ; et
    - (D) Procédures et techniques relatives au passage du vol aux instruments au vol visuel lors de l'approche finale par RVR limitée.
  - (vii) Effet du cisaillement vertical et horizontal du vent.
  - (viii) Caractéristiques et limitations de l'ILS et du système de balisage lumineux de piste.
  - (ix) 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 la Catégorie III.
  - (x) Tâches affectées au commandant en second lors opérations de Catégorie III, sauf si l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée n'en requiert pas un.
  - (xi) Reconnaissance des limites acceptable de la position 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.
  - (xii) 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.
- (5) EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE AU VOL.
- (i) Un postulant 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 :

- (A) 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
  - (B) Est utilisé conformément à un cours approuvé, donné par un ATO certifié aux termes de la section PEL.3 du présent règlement.
- (ii) 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 ;
  - (iii) Le postulant effectue toutes les approches, lors de l'épreuve pratique, avec le système d'atterrissage automatique approuvé ou un système d'atterrissage équivalent approuvé par l'AGAC.
  - (iv) Si un aéronef multimoteur dont la performance lui permet d'effectuer une approche avec un moteur en panne est utilisé pour l'épreuve pratique, celle-ci comprend une approche 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.
  - (v) Si un simulateur d'entraînement au vol ou un dispositif d'entraînement au vol multimoteur approuvé est utilisé, le postulant effectue une approche interrompue avec un moteur qui est le plus critique, si cela s'applique, en panne.
  - (vi) Pour une autorisation concernant un aéronef requérant une qualification de type, le postulant doit passer une épreuve pratique en coordination avec un commandant en second détenant une qualification de type pour l'aéronef pour lequel l'autorisation est recherchée ; et
  - (vii) Sous réserve des limitations du présent paragraphe, pour les opérations de Catégorie IIIb dépendant de l'utilisation d'un système de contrôle passif de la décélération après panne, le postulant effectue au moins une décélération manuelle faisant appel à une référence visuelle ou à une combinaison de références visuelles et aux instruments. Le postulant initie cette manœuvre en déconnectant le système de contrôle de décélération après panne :



***PARTIE PEL – NORME DE MISE EN ŒUVRE***

- (A) Après le posé du train principal ;
  - (B) Avant le touché du train avant ;
  - (C) Dans des conditions représentatives de la pire déflexion latérale lors du touché permettant de se poser en toute sécurité sur la piste ; et
  - (D) Dans des conditions météorologiques anticipées pour les opérations de Catégorie IIIb.
- (6) Un inspecteur ou un évaluateur peut interroger le postulant à tout moment pendant l'épreuve pratique.
-



## NMO PEL.2.8 - TEST DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE

**CATÉGORIE AVION.** Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la qualification d'instructeur de vol en catégorie avion portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :

***Note 1 :** (SE) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les monomoteurs et (SM) que l'article ou les paragraphes ne concernent que les multimoteurs. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les monomoteurs et les multimoteurs.*

***Note 2 :** (S) indique que l'article ne concerne que les hydravions et (L) qu'il ne concerne que les avions terrestres. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne les hydravions et les avions terrestres.*

- (1) Principes fondamentaux de l'instruction, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Le processus d'acquisition de connaissances
  - (ii) Le processus d'enseignement
  - (iii) Méthodes pédagogiques
  - (iv) Évaluation
  - (v) Caractéristiques et responsabilités de l'instructeur de vol
  - (vi) Facteurs humains
  - (vii) Planification des activités pédagogiques
- (2) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Facteurs aéromédicaux
  - (ii) Balayage visuel et évitement des collisions
  - (iii) Principes du vol
  - (iv) Commandes de vol d'avion
  - (v) Masse et assiette d'un aéronef
  - (vi) Navigation et planification de vol



- (vii) Opérations de nuit
  - (viii) Exploitation en haute altitude
  - (ix) Réglementation et publications
  - (x) Utilisation de la liste minimale d'équipements
  - (xi) Système d'espace aérien national
  - (xii) Aides à la navigation et services radar
  - (xiii) Mentions sur carnet de bord
  - (xiv) Eau et caractéristiques des hydravions (S)
  - (xv) Hydrobases, règles maritimes et aides à la navigation maritime (S)
- (3) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Fonctionnement des systèmes (SE)
  - (iv) Performances et limitations (SE)
  - (v) Exigences de navigabilité
- (4) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les connaissances de la tâche suivante par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Leçon sur la manœuvre
- (5) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage
  - (iii) Lancement du moteur
  - (iv) Évolution au sol (L)
  - (v) Hydroplanage (S)
  - (vi) Décollage (S)
  - (vii) Vérification avant le décollage



- (6) Opérations d'aérodrome et d'hydrobase dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Balisage et éclairage d'aérodrome et de piste
- (7) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (ii) Décollage sur terrain court (zone confinée (S)) et montée à performance maximale
  - (iii) Décollage sur terrain mou et montée (SE)
  - (iv) Décollage sur plan miroitant et montée (S)
  - (v) Décollage sur eau agitée et montée (S)
  - (vi) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (vii) Glissage pour un atterrissage (SE)
  - (viii) Remise des gaz/atterrissage interrompu
  - (ix) Approche et atterrissage sur terrain court (zone confinée (S))
  - (x) Approche et atterrissage sur terrain mou (SEL)
  - (xi) Approche et atterrissage de précision à 180 degrés en mode non assisté (SE)
  - (xii) Approche et atterrissage sur plan miroitant (S)
  - (xiii) Approche et atterrissage sur eau agitée (S)
- (8) Principes fondamentaux du vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol rectiligne en palier
  - (ii) Virages en palier
  - (iii) Montée initiale et virages en montée
  - (iv) Descente initiale et virages en descente
- (9) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le



postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Virages serrés
  - (ii) En 360° (SE)
  - (iii) Chandelles (SE)
  - (iv) Huit glissé (SE)
- (10) Manœuvres sur station au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Parcours rectangulaire
  - (ii) Virages en S à travers une route
  - (iii) Virages autour d'un point
  - (iv) Huit sur pylône (SE)
- (11) Vol à faible vitesse et décrochages et vrilles, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvres en vol à faible vitesse
  - (ii) Décrochages avec moteur (aptitude professionnelle)
  - (iii) Décrochages sans moteur (aptitude professionnelle)
  - (iv) Décrochages avec croisement des commandes (démonstration) (SE)
  - (v) Décrochages pour compensation de profondeur (démonstration) (SE)
  - (vi) Décrochages secondaires (démonstration) (SE)
  - (vii) Vrilles (SEL)
- (12) Manœuvres aux instruments de base, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol rectiligne en palier
  - (ii) Montées à vitesse anémométrique constante
  - (iii) Descentes à vitesse anémométrique constante
  - (iv) Virages sur le cap
  - (v) Rétablissement à partir d'assiettes de vol inhabituelles
- (13) Opérations d'urgence (SE), dont les connaissances des tâches suivantes par le



postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Approche et atterrissage d'urgence (simulés)
  - (ii) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (iii) Équipement d'urgence et de survie
- (14) Opérations d'urgence (ME), dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (ii) Panne de moteur lors du décollage avant d'avoir atteint la VMC
  - (iii) Panne de moteur après l'arraché
  - (iv) Approche et atterrissage avec un moteur hors fonctionnement
  - (v) Descente d'urgence
  - (vi) Équipement d'urgence et de survie
- (15) Exploitation des aéronefs multimoteurs (ME), dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Fonctionnement des systèmes
  - (ii) Performances et limitations
  - (iii) Principes du vol – moteur hors fonctionnement
  - (iv) Manœuvre avec un moteur hors fonctionnement
  - (v) Démonstration VMC
  - (vi) Démonstration des effets de vitesses anémométriques et de configurations différentes avec un moteur hors fonctionnement
- (16) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Procédures après le vol
  - (ii) Ancrage (S)
  - (iii) Mise à quai et amarrage (S)
  - (iv) Mise à terre (S)
  - (v) Mise sur rampe (S)



**(B) CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE.** Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la qualification d'instructeur de vol en catégorie hélicoptère portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie, et, si cela s'applique, pour la catégorie ou le type, d'aéronef :

(1) Principes fondamentaux de l'instruction, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Le processus d'acquisition de connaissances
- (ii) Le processus d'enseignement
- (iii) Méthodes pédagogiques
- (iv) Évaluation
- (v) Caractéristiques et responsabilités de l'instructeur de vol
- (vi) Facteurs humains
- (vii) Planification des activités pédagogiques

(2) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Facteurs aéromédicaux
- (ii) Balayage visuel et évitement des collisions
- (iii) Utilisation de distractions pendant l'entraînement au vol
- (iv) Principes du vol
- (v) Commandes de vol d'hélicoptère
- (vi) Masse et assiette d'un hélicoptère
- (vii) Navigation et planification de vol
- (viii) Opérations de nuit
- (ix) Réglementation et publications.
- (x) Utilisation de la liste minimale d'équipements
- (xi) Système d'espace aérien national
- (xii) Mentions sur carnet de bord



- (3) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Fonctionnement des systèmes
  - (iv) Performances et limitations
  - (v) Exigences de navigabilité
- (4) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Leçon sur la manœuvre
- (5) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Inspection avant le vol
  - (ii) Gestion du poste de pilotage
  - (iii) Lancement du moteur et embrayage du rotor
  - (iv) Vérification avant le décollage
- (6) Opérations d'aérodrome et d'héliport, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications radio et signaux lumineux ATC
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Balisage et éclairage d'aérodrome et d'héliport
- (7) Manœuvres de vol stationnaire, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décollage et atterrissage verticaux
  - (ii) Circulation au sol
  - (iii) Circulation près du sol
  - (iv) Circulation dans l'air
  - (v) Opérations sur pente



- (8) Décollages, atterrissages et remise des gaz, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (ii) Décollage et montée avec poussée maximale
  - (iii) Décollage sur la lancée
  - (iv) Approche et atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (v) Approche à forte pente
  - (vi) Approche sous angle faible et atterrissage glissé/à roulement
  - (vii) Remise des gaz
- (9) Principes fondamentaux du vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol rectiligne en palier
  - (ii) Virages en palier
  - (iii) Montée initiale et virages en montée
  - (iv) Descente initiale et virages en descente
- (10) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Décélération rapide
  - (ii) Autorotation directe
  - (iii) Autorotation à 180°
- (11) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Panne d'alimentation en vol stationnaire
  - (ii) Panne d'alimentation en altitude
  - (iii) Enfoncement avec moteur
  - (iv) Rétablissement d'un faible régime rotor
  - (v) Défaillance du système anticouple
  - (vi) Basculement dynamique



- (vii) Résonance au sol
- (viii) Conditions de faible pesanteur
- (ix) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
- (x) Équipement d'urgence et de survie
- (12) Opérations spéciales, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Opérations en aire confinée
  - (ii) Opérations sur pinacle/plateforme
- (13) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Après l'atterrissage et la sécurisation
- (C) **CATÉGORIE À SUSTENTATION MOTORISÉE.**
- (1) RÉSERVÉ.
- (D) **CATÉGORIE BALLON.** Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour licence avec qualification d'instructeur de vol en catégorie ballon portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :
 

***N. B. :** (BH) indique que seuls les ballons à air chaud sont concernés. (BG) indique que les ballons à gaz sont concernés.*
- (1) Principes fondamentaux de l'instruction, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Le processus d'acquisition de connaissances
  - (ii) Le processus d'enseignement
  - (iii) Méthodes pédagogiques
  - (iv) Évaluation
  - (v) Caractéristiques et responsabilités de l'instructeur de vol
  - (vi) Facteurs humains
  - (vii) Planification des activités pédagogiques



- (2) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Facteurs aéromédicaux
  - (ii) Balayage visuel et évitement des collisions
  - (iii) Utilisation de distractions pendant l'entraînement au vol
  - (iv) Principes du vol
  - (v) Réglementation et publications
  - (vi) Système d'espace aérien national
  - (vii) Mentions sur carnet de bord
- (3) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Planification de vol de navigation
  - (iv) Performances et limitations
  - (v) Fonctionnement des systèmes
- (4) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Leçon sur la manœuvre
- (5) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Sélection du site de lancement
  - (ii) Information et préparation de l'équipage
  - (iii) Agencement et assemblage
  - (iv) Inspection avant le vol
  - (v) Gonflage
  - (vi) Gestion de la nacelle
  - (vii) Vérification avant le lancement



- (6) Opérations d'aérodrome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications par radio
- (7) Lancements et atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Lancement normal
  - (ii) Lancement au-dessus d'un obstacle
  - (iii) Approche de l'atterrissage
  - (iv) Approche à forte pente pour l'atterrissage
  - (v) Atterrissage normal
  - (vi) Atterrissage par vent violent
- (8) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Montées
  - (ii) Contrôle de l'altitude (vol en palier)
  - (iii) Descentes
  - (iv) Montée et descente rapide
  - (v) Vol de contour (BH)
  - (vi) Vol en haute altitude (BG)
  - (vii) Évitement des obstacles (BH)
  - (viii) Sangle d'attache (BH)
  - (ix) Vol en hiver
  - (x) Vol en montagne
  - (xi) Navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (A) Navigation
- (9) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Fonctionnement défectueux des systèmes et de l'équipement
  - (ii) Équipement d'urgence et de survie
  - (iii) Pose sur l'eau
  - (iv) Vol thermique
- (10) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Retour
- (11) Dégonflage et emballage
- (i) Avitaillement (BH)
- (E) **CATÉGORIE PLANEUR.** Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la qualification d'instructeur de vol en catégorie planeur portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :
- (1) Principes fondamentaux de l'instruction, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Le processus d'acquisition de connaissances
  - (ii) Le processus d'enseignement
  - (iii) Méthodes pédagogiques
  - (iv) Évaluation
  - (v) Caractéristiques et responsabilités de l'instructeur de vol
  - (vi) Facteurs humains
  - (vii) Planification des activités pédagogiques
- (2) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Facteurs aéromédicaux
  - (ii) Balayage visuel et évitement des collisions
  - (iii) Utilisation de distractions pendant l'entraînement au vol
  - (iv) Principes du vol
  - (v) Gouverne de profondeur, ailerons et gouverne de direction



- (vi) Dispositifs de compensation, de sustentation et de traînée
  - (vii) Masse et assiette du planeur
  - (viii) Navigation et planification de vol
  - (ix) Réglementation et publications
  - (x) Système d'espace aérien national
  - (xi) Mentions sur carnet de bord
- (3) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Licences et documents
  - (ii) Informations météorologiques
  - (iii) Fonctionnement des systèmes
  - (iv) Performances et limitations
- (4) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les connaissances de la tâche suivante par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Leçon sur la manœuvre
- (5) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Assemblage
  - (ii) Service d'escale
  - (iii) Inspection avant le vol
  - (iv) Gestion du poste de pilotage
  - (v) Signaux visuels
- (6) Opérations d'aérodrome et aéroport de planeurs, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Communications par radio
  - (ii) Circuit de la circulation
  - (iii) Signes, balisage et éclairage d'aérodrome, de piste et de voie de circulation
- (7) Lancements – remorquage aérien, dont les connaissances des tâches suivantes par le



postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Vérifications avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Maintien des positions de remorquage
  - (iv) Câble à tension variable
  - (v) Diminution de la traînée
  - (vi) Décrochage du câble de remorquage
  - (vii) Anomalies
- (8) Lancements – remorquage au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vérification avant le décollage
  - (ii) Décollage par vents normaux et latéraux
  - (iii) Anomalies
- (9) Lancements – lancement autonome, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Lancement du moteur
  - (ii) Évolution au sol
  - (iii) Vérification avant le décollage
  - (iv) Décollage et montée par vents normaux et latéraux
  - (v) Arrêt du moteur en vol
  - (vi) Anomalies
- (10) Atterrissages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage par vents normaux et latéraux
  - (ii) Glissage pour l'atterrissage
  - (iii) Atterrissage sous le vent
- (11) Principes fondamentaux du vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Vol plané droit
  - (ii) Virages sur le cap
  - (iii) Vitesse minimale d'enfoncement
  - (iv) Vitesse de vol
- (12) Techniques de vol à voile, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol thermique
  - (ii) Vol de pente
  - (iii) Vol d'onde
- (13) Exécution de manœuvres, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Virages serrés
  - (ii) Redressement d'un piqué en spirale
- (14) Vol à faible vitesse et décrochages, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Manœuvre à la vitesse anémométrique minimale de contrôle
  - (ii) Reconnaissance du décrochage et redressement
  - (iii) Vrilles
- (15) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Atterrissage simulé hors d'un aérodrome
  - (ii) Équipement d'urgence et de survie
- (16) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Après l'atterrissage et la sécurisation
- (F) **INSTRUCTEUR DE VOL POUR QUALIFICATIONS AUX INSTRUMENTS (A, H ET PL).** Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour la qualification d'instructeur de vol pour qualification de vol aux instruments en catégories avion, hélicoptère et à sustentation motorisée portent au moins sur les



domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :

**Note 1 :** (SE) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les monomoteurs et (SM) que l'article ou les paragraphes ne concernent que les multimoteurs. Si rien n'est indiqué, l'article et le paragraphe concernent les monomoteurs et les multimoteurs.

**Note 2 :** (A) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les avions. (H) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les hélicoptères. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne toutes les catégories.

- (1) Principes fondamentaux de l'instruction, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Le processus d'acquisition de connaissances
  - (ii) Le comportement humain et les communications efficaces
  - (iii) Le processus d'enseignement
  - (iv) Méthodes pédagogiques
  - (v) Critique et évaluation
  - (vi) Caractéristiques et responsabilités de l'instructeur de vol
  - (vii) Planification des activités pédagogiques
- (2) Sujets techniques, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Instruments de vol et équipement de navigation des aéronefs
  - (ii) Facteurs aéromédicaux
  - (iii) Réglementation et publications relatives aux opérations IFR
  - (iv) Mentions sur le carnet de bords relatifs à l'instruction aux instruments
- (3) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Informations météorologiques
  - (ii) Planification de vol de navigation
  - (iii) Vérification des instruments du poste de pilotage
- (4) Leçon avant le vol sur une manœuvre à effectuer durant le vol, dont les



connaissances de la tâche suivante par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :

- (i) Leçon sur la manœuvre
- (5) Autorisations et procédures de contrôle de la circulation aérienne, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Autorisations du contrôle de la circulation aérienne
  - (ii) Conformité aux procédures et autorisations de départ, en route et d'arrivée
- (6) Vol par référence aux instruments, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Vol rectiligne en palier
  - (ii) Virages
  - (iii) Changement de vitesse anémométrique en vol rectiligne en palier et lors des virages
  - (iv) Montées et descentes en vitesse anémométrique constante
  - (v) Montées et descentes à vitesse anémométrique constante
  - (vi) Virages chronométrés vers des caps de compas magnétique
  - (vii) Virages serrés.
  - (viii) Rétablissement à partir d'altitudes de vol inhabituelles
- (7) Systèmes de navigation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Systèmes de navigation d'interception et de suivi et arcs DME
  - (ii) Procédures d'attente
- (8) Procédures d'approche aux instruments dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
- (i) Approches de non-précision aux instruments
  - (ii) Approche de précision aux instruments
  - (iii) Approche interrompue



- (iv) Approche indirecte (A)
- (v) Atterrissage sur approche directe
- (9) Opérations d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Perte des communications
  - (ii) Perte de position des gyros et/ou des conservateurs de cap
  - (iii) Panne de moteur en vol rectiligne en palier et pour les virages (ME)
  - (iv) Approche aux instruments – un moteur hors fonctionnement
- (10) Procédures après le vol, dont les connaissances de la tâche suivante par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Vérification des instruments et de l'équipement

**N. B. :** (A) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les avions. (H) indique que l'article ou le paragraphe ne concerne que les hélicoptères. Si rien n'est indiqué, l'article ou le paragraphe concerne toutes les catégories.

### (1) Domaines techniques.

- (i) Le contenu des domaines techniques couvre ceux qui s'appliquent à la classe ou au type d'aéronef concerné.
- (ii) Simulateur de vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (A) Utilisation des listes de vérification, réglage des aides radio/à la navigation
  - (B) Lancement des moteurs
  - (C) Vérifications avant le décollage
  - (D) Décollage aux instruments, passage aux instruments après l'arraché
  - (E) Panne de moteur lors du décollage entre la V1 et la V2 (avion)
  - (F) Décollage interrompu avant la V1 (A)
  - (G) Tremblement à nombre élevé de Mach, caractéristiques spécifiques de vol (si nécessaire) (A)



- (H) Décollage avec panne de moteur avant ou peu avant le TDP ou le DTAPO (hélicoptère)
- (I) Virages serrés
- (J) Redressement d'une amorce de décrochage/décollage, atterrissage en configuration lisse (avion)
- (K) Approche aux instruments jusqu'à la hauteur minimale de décision ou hauteur/altitude minimale de descente requise, manuellement, un moteur hors fonctionnement (simulé) lors de l'approche et l'atterrissage ou la remise des gaz (avion)
- (L) Approche aux instruments jusqu'à la hauteur minimale de décision ou hauteur/altitude minimale de descente requise, en pilotage automatique, un moteur hors fonctionnement (simulé) lors de l'approche et l'atterrissage ou la remise des gaz (hélicoptère)
- (M) Atterrissage interrompu et remise des gaz
- (N) Atterrissage par vents latéraux
- (iii) Opérations de Catégories II et III, si cela s'applique, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (A) Approches de précision, en automatique, avec remise des gaz par commande automatique des gaz et du directeur de vol due à des déficiences de l'équipement de bord ou au sol
  - (B) Remise des gaz due aux conditions météorologiques
  - (C) Remise des gaz à la DH due à un décalage par rapport à la ligne médiane
  - (D) L'une des approches CAT II/CAT III doit finir par un atterrissage
- (iv) Aéronefs, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (A) Familiarisation avec les commandes lors des vérifications extérieures
  - (B) Utilisation des listes de vérification, réglage des aides radio/à la navigation, lancement des moteurs
  - (C) Évolution au sol



- (D) Décollage
  - (E) Panne de moteur pendant le décollage peu après la V2, après avoir atteint l'altitude de montée initiale (avion)
  - (F) Panne de moteur pendant le décollage peu après le TDP ou le DPATO, après avoir atteint l'altitude de montée initiale (hélicoptère)
  - (G) Autres procédures d'urgence (si nécessaire)
  - (H) Approche aux instruments jusqu'à la hauteur minimale de décision ou requise, manuellement, un moteur hors fonctionnement lors de l'approche et l'atterrissage ou la remise des gaz
  - (I) Remise des gaz avec un moteur hors fonctionnement à partir de la hauteur minimale de décision requise
  - (J) Atterrissage avec un moteur (critique) hors fonctionnement (simulé).
-



### **NMO PEL.2.8.5.1 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LES PILOTES EXAMINATEURS DESIGNES**

Le contrôle de compétences pour la désignation initiale de pilote examinateur, la délivrance de désignations supplémentaires et le renouvellement de la désignation d'examineur, fait partie de l'interrogation orale aussi bien que de ce qui est effectué dans un avion ou un simulateur d'entraînement au vol, conformément au contrôle de compétences s'appliquant à la qualification de catégorie ou de classe/type d'aéronef concerné.

**CONTROLE DE COMPETENCES – Méthodes.** L'inspecteur de l'AGAC choisit une des méthodes suivantes pour tester le postulant à un poste de pilote examinateur. Elles sont indiquées par ordre de préférence, mais des difficultés de programmation peuvent empêcher l'utilisation de celle qui est préférée.

- (1) L'inspecteur de l'AGAC évalue comment le postulant pilote examinateur teste un pilote réel cherchant à obtenir une licence ou une qualification.
  - (i) L'AGAC s'arrange pour que le postulant au poste de pilote examinateur administre un contrôle de compétences d'un pilote réel cherchant à obtenir une licence ou une qualification appropriée à la désignation recherchée par l'examineur, et l'inspecteur de l'AGAC l'observe à bord de l'aéronef.
  - (ii) L'inspecteur de l'AGAC évalue le travail du postulant au poste de pilote examinateur pendant que ce dernier évalue celui du postulant pilote.
  - (iii) Toute discussion ayant lieu entre le postulant pilote examinateur et l'inspecteur de l'AGAC concernant ce que le premier a fait avec le postulant de la licence de pilote demeure confidentielle.
  - (iv) A l'issue du contrôle de compétences pour la licence ou la qualification du pilote :
    - (A) Si le postulant l'a réussi, le postulant pilote examinateur remplit la documentation appropriée pour le pilote postulant pendant que l'inspecteur de l'AGAC observe ce qu'il fait. L'inspecteur de l'AGAC signe toute documentation requise.
    - (B) Si le postulant de la licence de pilote n'a pas réussi le test, l'inspecteur de l'AGAC remplit et signe la documentation requise.
- (2) Inspecteur de l'AGAC jouant le rôle d'un postulant à la licence de pilote lors d'un contrôle de compétences :
  - (i) L'inspecteur de l'AGAC joue le rôle d'un postulant à la licence de pilote pour un



contrôle de compétences approprié au type de désignation que le pilote examinateur cherche à obtenir.

- (ii) Si l'inspecteur de l'AGAC répond incorrectement à une question du test pour déterminer si le postulant pilote examinateur reconnaît une mauvaise réponse, il faut que la réponse incorrecte soit fausse de toute évidence.
- (3) L'inspecteur de l'AGAC fait passer au postulant pilote examinateur un contrôle de compétences en pilotage :
- (i) L'inspecteur de l'AGAC fait passer au postulant pilote examinateur un test sur certaines manœuvres afin d'évaluer la compétence professionnelle de ce dernier et son aptitude à évaluer un postulant de licence de pilote conformément au contrôle de compétences approprié.
  - (ii) L'inspecteur de l'AGAC évalue le plan d'action du postulant pilote examinateur pour vérifier qu'il est complet et efficace.
-

**NMO PEL.2.8.6.9 - TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF  
– EXIGENCES DE COMPETENCE**

Tout postulant d'une licence ou d'une qualification de technicien de maintenance d'aéronef (AMT) passe un contrôle de compétences avec une partie orale et une partie portant sur l'application pratique des compétences appropriées pour la ou les qualifications recherchées. Le test porte sur la compétence du postulant à mener à bien des projets pratiques sur les sujets couverts par l'examen écrit pour cette qualification. Des installations, outils, matériaux et données de navigabilité appropriés sont mis à la disposition du postulant.

(I). **AMT – GÉNÉRALITÉS.** Le contrôle de compétences pour la licence AMT porte sur les connaissances du postulant et son aptitude dans au moins les domaines suivants :

- (1) Électricité — Principes de base
- (2) Dessin aéronautique
- (3) Masse et assiette
- (4) Tuyauterie des fluides et raccords
- (5) Matériaux et processus
- (6) Opérations et entretien au sol
- (7) Nettoyage et contrôle de la corrosion
- (8) Mathématiques
- (9) Formulaires et dossiers de maintenance
- (10) Physique — Principes de base
- (11) Publications portant sur la maintenance
- (12) Privilèges du technicien de maintenance d'aéronef et leurs limitations

(II). **AMT – QUALIFICATION CELLULE.** Le contrôle de compétences pour la qualification cellule porte sur les connaissances du postulant et son aptitude dans au moins les domaines suivants :

- (1) Structures en bois
- (2) Revêtement d'aéronef
- (3) Finitions d'aéronef
- (4) Structures en tôle et non métalliques



- (5) Soudure
- (6) Assemblage et réglage
- (7) Inspection de la cellule
- (8) Systèmes d'alimentation en carburant
- (9) Trains d'atterrissage des aéronefs
- (10) Systèmes d'alimentation hydrauliques et pneumatiques
- (11) Systèmes de contrôle de la pression atmosphérique en cabine
- (12) Instruments d'aéronefs
- (13) Systèmes de communication et de navigation
- (14) Systèmes d'alimentation en carburant des aéronefs
- (15) Systèmes électriques des aéronefs
- (16) Systèmes de positionnement et d'avertissement
- (17) Systèmes de contrôle de la glace et la pluie
- (18) Systèmes de protection contre les incendies

(III). **AMT – QUALIFICATION GROUPE MOTOPROPULSEUR.** Le contrôle de compétences pour la qualification groupe motopropulseur porte sur les connaissances du postulant et son aptitude dans au moins les domaines suivants :

- (1) Systèmes à piston
- (2) Moteurs à turbine
- (3) Inspection des moteurs
- (4) Systèmes d'instruments de moteurs
- (5) Systèmes de protection des moteurs contre les incendies
- (6) Systèmes électriques des moteurs
- (7) Systèmes de lubrification
- (8) Systèmes d'allumage et de démarrage
- (9) Dosage du carburant
- (10) Systèmes de carburant des moteurs
- (11) Systèmes d'écoulement d'air à induction et des moteurs



- (12) Systèmes de refroidissement des moteurs
- (13) Systèmes d'échappement des moteurs et d'inverseur de poussée
- (14) Hélices
- (15) Groupes auxiliaires de bord

**(IV). AMT – QUALIFICATION AVIONIQUE.** Le contrôle de compétences pour la qualification avionique porte sur les connaissances du postulant et son aptitude aux pratiques de base en atelier et de maintenance dans au moins les domaines suivants :

- (1) Avionique – électricité
- (2) Avionique – instruments
- (3) Avionique – vol automatique
- (4) Avionique – radio
- (5) Avionique – systèmes de navigation
- (6) Réparation, maintenance et essai de fonctionnement des systèmes/composants d'aéronef – avionique
- (7) Documentation et pratique de contrôle du travail/des tâches.

**NMO PEL.3.2.3 - LICENCE DE NAVIGATEUR : CONTROLE DE COMPETENCES  
ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE**

Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour une licence de navigateur de bord portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :

- (1) Identification des étoiles (système de référence)
- (2) Utilisation de l'identificateur d'étoiles
- (3) Comparaisons par rapport à une courbe calculée précédemment
- (4) Point par 3 étoiles ou ligne de position du soleil
- (5) Compensation et régulation du compas
- (6) Alignement du dérivomètre
- (7) Alignement de l'astrocompas ou du sextant périscopique
- (8) Interprétation des données météorologiques
- (9) Préparation du plan de vol
- (10) Calcul de quantité de carburant à bord
- (11) Détermination du PNR et du point équitemps
- (12) Préparation de la table de conduite du vol en croisière
- (13) Utilisation et interprétation de la table de conduite du vol en croisière
- (14) Vérification de l'équipement
- (15) Emplacement de l'équipement d'urgence
- (16) Connaissance de l'équipement d'urgence
- (17) Utilisation des compas flux gâte et gyromagnétiques
- (18) Fixation et modification du cap
- (19) Connaissance des cartes – carte aéronautique de navigation ou carte WAC
- (20) Pilotage ;
- (21) Aptitude aux calculs par ordinateur
- (22) Détermination de la route, de la vitesse sol et du vent par double dérive



- (23) Détermination de la vitesse sol et du vent par dérivomètre
- (24) Navigation aérienne par rapport à l'air
- (25) ETA
- (26) Connaissance et utilisation des appareils de transmission
- (27) Attention aux virages
- (28) Indicatif de station
- (29) Utilisation de boucle manuelle
- (30) Évaluation des relèvements radiogoniométriques
- (31) Correction et calcul des relèvements radiogoniométriques
- (32) Déroutement sur aéroport de dégagement – cap compas informatique, ETA, carburant restant
- (33) Réglages de base du récepteur LORAN
- (34) Connaissance et utilisation du système LORAN
- (35) Connaissance et utilisation de la méthode Consol
- (36) Utilisation de l'altimètre absolu
- (37) Détermination du facteur « D »
- (38) Détermination de la dérive par altimétrie
- (39) Interprétation et utilisation des données altimétriques
- (40) Interprétation de LOP unique (radio, presse)
- (41) Approche sur LOP unique
- (42) Utilisation de l'astrocompas
- (43) Détermination des déviations du compas
- (44) Précision des points astronomiques
- (45) Sélection des corps célestes à observer
- (46) Traitement des rapports routiniers
- (47) Mentions sur le carnet de bord
- (48) Observations et interprétation des conditions météorologiques en vol



- (49) Détermination du vent à partir de points
- (50) Estimations de descente
- (51) Vitesse générale
- (52) Précision générale
- (53) Vigilance
- (54) Coordination des méthodes de navigation
- (55) Coordination des tâches et du temps

Les domaines d'exploitation peuvent être couverts comme suit :

- (1) Les articles 1 à 7 ci-dessus peuvent l'être au sol.
- (2) Les articles 8 à 54 ci-dessus peuvent l'être en vol.
- (3) Les articles 17, 22, 23, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 peuvent l'être par interrogation orale lorsque le manque d'installations au sol ou d'équipement de bord fait que ces procédures sont nécessaires.



### **NMO PEL.3.3.3 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LES EXAMINATEURS NAVIGATEURS DESIGNES**

Le contrôle de compétences pour la désignation initiale d'examineur navigateur, la délivrance de désignations supplémentaires de classe et le renouvellement de la désignation d'examineur, fait partie de l'interrogation orale aussi bien que de ce qui est effectué dans un avion ou un simulateur d'entraînement au vol, conformément au contrôle de compétences s'appliquant aux qualifications d'aéronef et de classe.

**CONTROLE DE COMPETENCES – Méthodes.** L'inspecteur de l'AGAC choisit une des méthodes suivantes pour tester le postulant à un poste d'examineur navigateur. Elles sont indiquées par ordre de préférence, mais des difficultés de programmation peuvent empêcher l'utilisation de celle qui est préférée.

- (1) L'inspecteur de l'AGAC évalue le postulant au poste d'examineur navigateur alors que ce dernier teste un postulant de licence ou vérifie ses compétences professionnelles.
  - (i) L'AGAC s'arrange pour que le postulant au poste d'examineur navigateur administre un contrôle de compétences d'un navigateur réel cherchant à obtenir une licence ou une vérification des compétences professionnelles, et l'inspecteur de l'AGAC l'observe à bord de l'aéronef ou dans un simulateur d'entraînement au vol, selon le cas.
  - (ii) L'inspecteur de l'AGAC évalue le travail du postulant au poste d'examineur navigateur pendant que ce dernier évalue celui du postulant d'une licence ou d'une vérification des compétences professionnelles de navigateur.
  - (iii) Toute discussion ayant lieu entre le postulant navigateur examinateur et l'inspecteur de l'AGAC concernant ce que le premier a fait avec le postulant de la licence de navigateur demeure confidentielle.
  - (iv) A l'issue du contrôle de compétences pour la licence ou la vérification des compétences professionnelles du navigateur :
    - (A) Si le postulant a passé le contrôle de compétences ou la vérification des compétences professionnelles, le postulant au poste d'examineur navigateur remplit la documentation appropriée pour le postulant pendant que l'inspecteur de l'AGAC observe ce qu'il fait. L'inspecteur de l'AGAC signe toute documentation requise.



- (B) Si le postulant de la licence de navigateur n'a pas réussi le test ou la vérification des compétences professionnelles, l'inspecteur de l'AGAC remplit et signe la documentation requise.
- (2) Inspecteur de l'AGAC jouant le rôle d'un postulant à la licence de navigateur lors d'un contrôle de compétences.
- (i) L'inspecteur de l'AGAC joue le rôle d'un postulant à la licence de navigateur pour un contrôle de compétences approprié au type de désignation que le postulant navigateur examinateur cherche à obtenir.
- (ii) Si l'inspecteur de l'AGAC répond incorrectement à une question du test pour déterminer si le postulant navigateur examinateur reconnaît une mauvaise réponse, il faut que la réponse incorrecte soit fautive de toute évidence.
- (3) L'inspecteur de l'AGAC fait passer au postulant navigateur examinateur un contrôle de compétences en vol.
- (i) L'inspecteur de l'AGAC fait passer au postulant navigateur examinateur un test sur certaines manœuvres afin d'évaluer la compétence professionnelle de ce dernier et son aptitude à évaluer un postulant de licence de navigateur conformément au contrôle de compétences ou la vérification des compétences professionnelles approprié.
- (ii) L'inspecteur de l'AGAC évalue le plan d'action du postulant navigateur examinateur pour vérifier qu'il est complet et efficace.
-

**NMO PEL.3.3.1.6 - MECANICIEN NAVIGANT : CONTROLE DE COMPETENCES  
ET VERIFICATION DE L'APTITUDE PROFESSIONNELLE**

- (a) Le contrôle de compétences et la vérification de l'aptitude professionnelle pour une licence de mécanicien navigant portent au moins sur les domaines suivants d'exploitation avec compétences CRM appliquées et évidentes pour toutes les tâches appropriées pour la catégorie d'aéronef :
- (1) Préparations avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Examen de l'équipement – connaissance des systèmes
    - (ii) Manuels de l'aéronef, manuels, liste minimale d'équipements (MEL), liste d'écarts de configuration (CDL) et spécifications d'exploitation
    - (iii) Performances et limitations
  - (2) Procédures avant le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Inspection avant le vol et configuration du poste de pilotage
    - (ii) Inspection avant le vol – extérieur
  - (3) Opérations au sol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Lancement du groupe motopropulseur
    - (ii) Évolution au sol et vérifications avant le décollage
  - (4) Procédures normales, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Décollage
    - (ii) En vol
    - (iii) Lors de l'approche et de l'atterrissage
    - (iv) Surveillance des systèmes moteurs
  - (5) Procédures en cas de situation anormale et d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :



- (i) Décollage
  - (ii) En vol
  - (iii) Lors de l'approche et de l'atterrissage
  - (iv) Surveillance des systèmes moteurs
  - (v) Procédures après le vol
  - (vi) Après l'atterrissage
  - (vii) Stationnement et sécurisation.
-

**NMO PEL.4.6.3 - CONTROLE DE COMPETENCES POUR LA LICENCE  
D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION**

Le contrôle de compétences pour la licence d'agent d'exploitation technique porte sur les connaissances du postulant et son aptitude dans au moins les domaines suivants :

- (1) Établissement de plan de vol/régulation, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Exigences réglementaires
  - (ii) Météorologie
  - (iii) Observations, analyse et prévisions météorologiques
  - (iv) Dangers liés aux conditions météorologiques
  - (v) Systèmes, performance et limitation des aéronefs
  - (vi) Navigation et systèmes de navigation des aéronefs
  - (vii) Applications pratiques de la régulation
  - (viii) Manuels, précis et autre guides écrits
- (2) Avant le vol, décollage et départ, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Procédures de contrôle de la circulation aérienne
  - (ii) Procédures relatives à l'aérodrome, à l'équipage et à la compagnie
- (3) Procédures en vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Acheminement, réacheminement et soumission d'un plan de vol
  - (ii) Procédures et exigences de communication en route
- (4) Procédures d'arrivée, d'approche et d'atterrissage, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Procédures de contrôle de la circulation aérienne et de navigation aérienne
- (5) Procédures après le vol, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
  - (i) Procédures et exigences de communication



- (ii) Dossiers du trajet
  - (6) Procédures en cas de situation anormale et d'urgence, dont les connaissances des tâches suivantes par le postulant et la manière dont il en assure l'exécution :
    - (i) Procédures normales, anormales et d'urgence.
-

**NMO PEL.5.1.1.2 SPECIFICATIONS ET FORMAT DE LA LICENCE**

Les détails suivants figurent sur la licence et la numérotation est en chiffres romains.

- (I). Etat et Autorité de délivrance (en caractères gras)
- (II). Titre de la licence (en caractères très gras)
- (III). Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par l'Autorité délivrant la licence
- (IV). Nom complet du titulaire
- (IVa) Date de naissance
- (V). Adresse du titulaire
- (VI). Nationalité du titulaire
- (VII). Signature du titulaire
- (VIII). Autorité et, si nécessaire, conditions de délivrance de la licence
- (IX). Certification concernant la validité et autorisation pour le titulaire de la licence d'en exercer les privilèges
- (X). Signature de l'agent délivrant la licence et date de cette délivrance
- (XI). Sceau ou tampon du service de délivrance de la licence
- (XII). Qualifications (comme catégorie, classe et type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc.)
- (XIII). Remarques (c'est-à-dire autorisations spéciales relatives aux limitations et privilèges,)
- (XIV). Tout autre détail exigé par l'État délivrant la licence

Les privilèges et qualifications sont clairement identifiés sur la licence aux points (a) (IX) et (XII).

**N. B. :** *Le point (VI) Nationalité, est censée être celle du titulaire de la licence.*



### **NMO PEL.6.1.0 - CERTIFICAT MEDICAL**

Les détails suivants doivent figurer sur le certificat médical :

- (1) Nom de l'État de délivrance
- (2) Numéro du certificat médical
- (3) Nom complet du titulaire
- (4) Date de naissance du titulaire
- (5) Adresse du titulaire
- (6) Nationalité du titulaire
- (7) Signature du titulaire
- (8) Certificat médical de Classe 1, 2 ou 3
- (9) Date de délivrance
- (10) Validité
- (11) Limitations
- (12) Service de délivrance
- (13) Signature du service de délivrance
- (14) Signature de l'examineur/membre du personnel de l'AGAC
- (15) Nom de l'examineur/membre du personnel de de l'AGAC (en caractères d'imprimerie)
- (16) Numéro d'autorisation de l'examineur
- (17) Date de l'examen et lieu de l'examen.



## **NMO PEL.6.7.2 - MEDECINS AERONAUTIQUES EXAMINATEURS**

a) La formation de base en médecine aéronautique des AME comprend les éléments suivants :

- (1) Formation de base en médecine aéronautique
- (2) Physique de l'atmosphère et de l'espace
- (3) Connaissances de base en aéronautique
- (4) Physiologie de l'aviation
- (5) Ophtalmologie
- (6) Otorhinolaryngologie
- (7) Cardiologie et médecine générale
- (8) Neurologie
- (9) Psychiatrie en médecine aéronautique
- (10) Psychologie
- (11) Dentisterie
- (12) Accidents, évacuation et survie
- (13) Législation, règles et réglementations
- (14) Évacuation par air
- (15) Médecine et vol

b) La formation avancée en médecine aéronautique des AME comprend les éléments suivants :

- (1) Milieu de travail du pilote
- (2) Physiologie aérospatiale
- (3) Ophtalmologie
- (4) Otorhinolaryngologie
- (5) Cardiologie et médecine générale
- (6) Neurologie/psychiatrie
- (7) Facteurs humains dans l'aviation
- (8) Médecine tropicale
- (9) Hygiène
- (10) Médecine spatiale.



## APPENDICE 2.

## ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ

(Voir Chapitre 1, § PEL.1.2.8.2 et RAG 01 – Partie ATO)

**Note.** — L'Annexe 19 contiennent des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services. D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

## 1. - DELIVRANCE D'UN AGREMENT

1.1 - La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de la validité d'un tel agrément dépendront de la conformité de l'organisme aux dispositions du présent appendice.

1.2 - Le document d'agrément contiendra au moins les renseignements suivants :

- a) nom et emplacement de l'organisme ;
- b) date de délivrance et période de validité (s'il y a lieu) ;
- c) conditions de l'agrément.

(Voir RAG 01-Partie ATO § NMO ATO.2.1.3)

## 2. - MANUEL DE FORMATION ET DE PROCEDURES

(Voir RAG 01 – Partie ATO § ATO.2.1.18)

2.1 - L'organisme de formation mettra un manuel de formation et de procédures à la disposition du personnel intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. Ce manuel, qui pourra être publié en parties distinctes, contiendra au moins les renseignements suivants :

- a) une description générale de l'objet de la formation que l'organisme est habilité à donner en vertu des conditions de son agrément ;
- b) la teneur des programmes de formation offerts, y compris les didacticiels et le matériel utilisés ;
- c) une description du système d'assurance qualité de l'organisme exigé au § 4 ;
- d) une description des installations et des moyens de l'organisme ;



- e) le nom, la fonction et les qualifications de la personne désignée, en application du § 6.1, pour veiller au respect des conditions de l'agrément ;
- f) une description des fonctions et des qualifications du personnel employé, en application du § 6.2, pour planifier, donner et superviser la formation ;
- g) une description des procédures à suivre pour établir et maintenir les compétences du personnel instructeur, procédures qui sont visées au § 6.3 ;
- h) une description de la méthode d'établissement et de tenue des dossiers de formation visés au § 7 ;
- i) une description, s'il y a lieu, de la formation supplémentaire à suivre pour se conformer aux procédures et exigences de l'exploitant ;
- j) si, conformément aux dispositions du § 9, l'AGAC a autorisée un organisme de formation agréé à faire subir les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, une description de la sélection, du rôle et des fonctions du personnel autorisé ainsi que des conditions applicables, seras établies par le service de délivrance des licences.

**2.2 -** L'organisme de formation veillera à ce que le manuel de formation et de procédures soit mis à jour selon les besoins.

**2.3 -** Tous les amendements apportés au manuel de formation et de procédures seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

### **3. - PROGRAMMES DE FORMATION**

*(Voir RAG 01 Partie ATO Chapitre 3)*

**3.1 -** Le service de délivrance des licences de l'AGAC peut homologuer un programme de formation pour une licence de pilote privé, une licence de pilote professionnel, une qualification de vol aux instruments ou une licence de technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef qui permet l'emploi d'un moyen alternatif pour la conformité avec les conditions d'expérience fixées par l'Annexe 1, à condition que l'organisme de formation agréé démontre à la satisfaction du service en question que la formation assurera un niveau de compétence équivalant au moins à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi une telle formation homologuée.



**Note 1.** — *Des procédures soutenant l'élaboration de programmes de formation et d'évaluation fondées sur la compétence à l'intention des membres d'équipage de conduite et du personnel de maintenance d'aéronefs, y compris les cadres de compétence OACI, figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (Doc 9868, PANS-TRG).*

**Note 2.** — *Le Manuel on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Manuel sur la formation du personnel de maintenance des aéronefs) (Doc 10098) contient des éléments indicatifs sur la conception et l'élaboration de programmes de formation destinés au personnel de maintenance d'aéronefs.*

**3.2 -** Lorsque le service de délivrance des licences de l'AGAC homologuera un programme de formation pour une licence de pilote en équipage multiple, l'organisme de formation agréé démontrera à la satisfaction du service de délivrance des licences de l'AGAC que la formation assurera un niveau de compétence pour l'exploitation en équipage multiple au moins égal à celui de titulaires d'une licence de pilote professionnel, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type applicables à un avion certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

**Note.** — *Des éléments indicatifs sur l'homologation de programmes de formation figurent dans le Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841).*

#### 4. - SYSTEME D'ASSURANCE QUALITE

*(Voir RAG 01 Partie ATO § ATO.2.1.17 et NMO ATO.2.1.17)*

L'organisme de formation mettra en place un système d'assurance qualité qui soit acceptable pour le service de délivrance des licences accordant l'agrément et qui garantit que les pratiques de formation respectent toutes les dispositions pertinentes.

#### 5. - INSTALLATIONS ET MOYENS

*(Voir RAG 01 Partie ATO § ATO.2.1.13)*

**5.1 -** Les installations et l'environnement de travail conviendront à la tâche à effectuer et seront acceptables pour le service de délivrance des licences.

**5.2 -** L'organisme de formation disposera des renseignements, de l'équipement, des dispositifs et du matériel nécessaires pour dispenser la formation visée par son agrément.



**5.3 -** Les moyens de formation synthétiques seront qualifiés conformément aux critères établis par l'État, et leur utilisation sera approuvée par le service de délivrance des licences, pour faire en sorte qu'ils conviennent à la tâche.

**Note.** — Des éléments indicatifs sur l'approbation des FSTD figurent dans le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625).

## 6. - PERSONNEL

(Voir RAG 01 Partie ATO § ATO.3.3 ; ATO.4.3 et ATO.4.4)

**6.1 -** L'organisme de formation désignera une personne chargée de veiller à ce qu'il respecte les exigences relatives aux organismes agréés.

**6.2 -** L'organisme de formation emploiera le personnel nécessaire à la planification, à la conduite et à la supervision de la formation à donner.

**6.3 -** Les compétences du personnel instructeur cadreront avec les procédures et seront d'un niveau acceptable pour le service de délivrance des licences.

**6.4 -** L'organisme de formation veillera à ce que tout le personnel instructeur reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme comprendra une formation théorique et pratique sur les performances humaines.

**Note.** — Des éléments indicatifs sur la conception de programmes de formation permettant de développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

## 7. - DOSSIERS

(Voir RAG 01 – Partie ATO § ATO.2.1.15)

**7.1 -** L'organisme de formation tiendra des dossiers détaillés sur les stagiaires afin de prouver que toutes les conditions en matière de formation ont été respectées comme le service de délivrance des licences en est convenu.

**7.2 -** L'organisme de formation mettra en place un système permettant de consigner les qualifications et la formation du personnel instructeur et examinateur, s'il y a lieu.

**7.3 -** Les dossiers exigés au § 7.1 seront conservés pendant une période d'au moins deux ans une fois la formation terminée. Les dossiers exigés au § 7.2 seront conservés pendant une période d'au



moins deux ans après que l'instructeur ou l'examineur aura cessé d'assurer une fonction pour l'organisme de formation.

## **8. - SUPERVISION**

L'AGAC mettra en place un programme de supervision efficace permettant de veiller à ce que les organismes de formation agréés continuent de respecter les conditions de leur agrément.

## **9. - ÉVALUATION ET VERIFICATION**

Si l'État a autorisé un organisme de formation agréé à conduire les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, les examens seront donnés par du personnel autorisé par le service de délivrance des licences ou désigné par l'organisme de formation conformément à des critères approuvés par le service de délivrance des licences.

---



## APPENDICE 3

# CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION

(Voir Chapitre 2, section 2.5)

## 1. - FORMATION

**1.1 - Pour** remplir les conditions de délivrance de la licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion, le postulant aura suivi une formation homologuée. La formation sera fondée sur la compétence et aura eu lieu en environnement d'exploitation en équipage multiple.

**1.2 -** À l'issue de la formation, le postulant aura acquis les connaissances, les habiletés et les attitudes qui sous-tendent les compétences pour l'exécution des fonctions de copilote d'avion de transport à turbomachine(s) certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, en VFR et en IFR, en vol de jour et en vol de nuit.

## 2. - NIVEAU D'ÉVALUATION

Le postulant à une licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion aura atteint la norme de compétence finale du modèle de compétence adapté approuvé.

**Note.** — *Le plan de formation pour une licence de pilote en équipage multiple de la catégorie avion, le cadre de la compétence OACI des pilotes d'avion et la méthode d'adaptation de ce cadre à la licence de pilote en équipage multiple figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

## 3. - VOL SIMULÉ

**Note.** — *Le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625), Volume I — Avions, contient des orientations sur la qualification des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) utilisés dans les programmes de formation. Les types I à VII décrits dans le Doc 9625 sont utilisés ci-dessous.*



**3.1** - Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) utilisés pour acquérir l'expérience spécifiée au Chapitre 2, § PEL.2.5.3.3, auront été approuvés par le service de délivrance des licences de l'AGAC.

**3.2** - Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) qui conviennent à chaque phase de la formation pour la licence de pilote en équipage multiple seront classés comme suit :

**Note 1.** — *Le plan de formation pour la licence de pilote en équipage multiple, qui comprend quatre phases de formation (habileté de pilotage essentielle, de base, intermédiaire et avancée), figure dans les Procédures pour les services de navigation aérienne— Formation (PANS-TRG, Doc 9868).*

**Note 2.** — *Les niveaux de simulateurs définis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis spécifiés ci-dessous sont considérés sur la base du simulateur qualifié offrant le niveau de fidélité le plus proche du niveau requis pour la phase de formation concernée. Il ne s'agit pas ici d'établir d'équivalence entre les différents simulateurs de l'OACI, de la FAA et de l'EASA. En outre, dans chaque phase de formation, on peut avoir recours à divers types de simulateurs qui répondent aux critères de fidélité minimaux.*

**Note 3.** — *Dans chacune des quatre phases de formation, d'autres simulateurs offrant le niveau de fidélité requis peuvent aussi être utilisés pour la formation.*

a) *Phase habileté de pilotage essentielle.* Dispositifs de formation électronique et d'entraînement pour tâche partielle approuvés par le service de délivrance des licences qui :

- comprennent certains accessoires, comme une réplique fonctionnelle de bloc manette(s), de manche latéral ou de clavier de FMS, en plus des éléments que l'on trouve normalement sur un ordinateur de bureau ;
- font appel à l'activité psychomotrice, avec application appropriée de force, et qui permettent de mesurer les temps de réaction ;
- répondent par ailleurs, au minimum, aux critères de qualification suivants :
  - Simulateurs de Type I ou de Type III du Doc 9625

**Note 1.** — *Les simulateurs de Type II du Doc 9625 peuvent être utilisés pour certaines tâches de formation de vol aux instruments de base.*



**Note 2.** — *Le système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation FNPT I (entraîneur de navigation et de procédure de vol I) de l'EASA et le système d'entraînement au vol FTD (entraîneur de vol partiel) de niveau 4 de la FAA répondent au minimum aux critères de qualification des simulateurs de Types I, II et III.*

b) *Phase de base.* Simulateur d'entraînement au vol (FSTD) représentant un avion à turbomachine(s) générique et ayant les caractéristiques suivantes :

- il est équipé d'un système de visualisation diurne ;
- il répond par ailleurs, au minimum, aux critères de qualification suivants :
  - Type IV ou Type V du Doc 9625.

**Note.** — *Le système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation-coopération en équipage multiple FNPT II-MCC de l'EASA et le système d'entraînement au vol FTD de niveau 5 de la FAA répondent au minimum, aux critères de qualification d'un simulateur de Type IV.*

c) *Phase intermédiaire.* Simulateur d'entraînement au vol (FSTD) représentant un avion multiturbomachine certifié pour un équipage de deux pilotes, et ayant les caractéristiques suivantes :

- il est équipé d'un système de visualisation diurne perfectionné ;
- il est équipé d'un pilote automatique ;
- il répond par ailleurs, au minimum, aux critères de qualification suivants :
  - Type VI du Doc 9625 ;

**Note 1.** — *Le simulateur de vol complet (FFS) de niveau B de l'EASA et le simulateur de vol complet (FFS) de niveau B de la FAA répondent, au minimum, aux critères de qualification d'un simulateur de Type VI.*

**Note 2.** — *Pendant la phase intermédiaire, certaines ou toutes les tâches de formation peuvent être réalisées dans un simulateur utilisé dans la phase avancée, s'il convient aux tâches concernées. Le Doc 9625, Partie I, Appendice C contient des éléments indicatifs sur l'évaluation de l'adéquation des simulateurs pour chaque tâche de formation.*

d) *Phase avancée.* Simulateur d'entraînement au vol représentant un avion multiturbomachine certifié pour un équipage de deux pilotes et ayant les caractéristiques suivantes :

- il est équipé d'un système de visualisation diurne perfectionné ;
- il est équipé d'un pilote automatique ;
- il répond par ailleurs, au minimum, aux critères de qualification suivants :
  - Type VII du Doc 9625



**Note 1.** — *Le simulateur de vol complet (FFS) de l'EASA de niveau C ou D et le simulateur de vol complet (FFS) de la FAA de niveau C ou D répondent, au minimum, aux critères de qualification d'un simulateur de Type VII.*

**Note 2.** — *Un simulateur utilisé dans la phase intermédiaire peut être utilisé pour certaines tâches de formation de la phase avancée, s'il représente l'avion à utiliser dans la phase avancée et qu'il convient à la tâche concernée. Le Doc 9625, Partie I, Appendice C contient des éléments indicatifs sur l'évaluation de l'adéquation des simulateurs pour chaque tâche de formation.*

---



PARTIE PEL – NORME DE MISE EN ŒUVRE

**SUPPLÉMENT - A**  
**ÉCHELLE OACI D' ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES**  
**1.1 Niveaux expert, avancé et fonctionnel**

NIVEAU	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrasiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
<b>Expert</b> 6	Même s' il est possible qu' ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l' accent tonique, le rythme et l' intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension	Les structures grammaticales et phrasiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s' exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus.  Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple, pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
<b>Avancé</b> 5	Même s' ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l' accent tonique, le rythme et l' intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrasiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l' information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s' exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n' utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels ; la compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (parlers ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.
<b>Fonctionnel</b> 4	La prononciation, l' accent tonique, le rythme et l' intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que quelquefois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrasiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l' information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s' exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d' expression en passant des formules apprises à l' interaction spontanée, mais sans nuire à l' efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l' attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l' accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d' usagers. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Anorce 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.

niveaux 1, 2 et 3 figurent à la page suivante.



1.2 - Niveaux Préfonctionnel, élémentaire et préélémentaire						
NIVEAU	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrasiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche	VOCABULAIRE	ASANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
<b>Les niveaux 4, 5 et 6 figurent à la page précédente.</b>						
<b>Préfonctionnel</b> 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent fréquemment à la facilité de compréhension	Les structures grammaticales et phrasiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues
<b>Élémentaire</b> 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent habituellement à la facilité de compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrasiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés, très courts, avec des pauses fréquentes ; l'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention.	La compréhension se limite à des expressions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants
<b>Préélémentaire</b> 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.
<p><b>Note</b> — Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau minimal de compétence linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, élémentaire et Préfonctionnel (1 à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique requis par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal requis. L'ensemble de l'échelle servira de référence pour la formation et l'évaluation des postulants et permettra de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.</p>						



## **SUPPLÉMENT - B**

### **ANNOTATION POUR LES LICENCES VALIDÉES AUTOMATIQUEMENT**

Le présent supplément contient un exemple d'annotation devant figurer sur les licences validées automatiquement comme le prévoit le § PEL.1.2.2.3. Il présente aussi un exemple de supplément XXX à la licence qui inclut les précisions nécessaires requises par le § PEL.1.2.2.3, XXX correspondant à un numéro ou une marque.

#### **1. - EXEMPLE D'ANNOTATION FIGURANT SUR UNE LICENCE**

**1.1** - L'annotation suivante devrait figurer sur les licences validées automatiquement aux termes d'un accord formel conclu entre des États : « Validée par le Supplément XXX ».

**1.2** - Le Supplément XXX à la licence doit être accessible (quel que soit le format, p. ex. fichier électronique ou imprimé) lorsqu'il est fait usage des privilèges et de la validation automatique de la licence.

**1.3** - Le Supplément XXX est établi par l'État délivrant la licence ou par l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) qui gère les règlements communs relatifs à la délivrance de licences au nom des États parties à l'accord formel, et peut être identique pour toutes les licences délivrées.

**1.4** - Lorsque l'organisation régionale de supervision de la sécurité établit le Supplément XXX, celui-ci devrait contenir la liste des États membres de la RSOO.

**1.5** Lorsque le Supplément XXX est établi dans une langue autre que l'anglais, les dispositions du § PEL.5.1.3 s'appliquent étant donné que le Supplément XXX fait partie intégrante de l'annotation figurant sur la licence.

## 2. - EXEMPLE DE SUPPLEMENT XXX

	<p><i>État ou organisation régionale de supervision de la sécurité</i></p> <p><b>Supplément XXX aux licences validées automatiquement</b></p>	<p>*</p>
<p>1. La présente licence est automatiquement validée par tous les États énumérés dans la case 2 en vertu d'un accord enregistré auprès de l'OACI. Le numéro d'enregistrement auprès de l'OACI est le suivant : _ _ _ _ .</p>		
<p>2. Les États contractants de l'OACI qui valident automatiquement cette licence sont les suivants :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p>(Signature ou tampon) .....</p>		
<p>**</p>		

\* Réservé à l'usage de l'État de délivrance de la licence ou de l'organisation régionale de supervision de la sécurité.

\*\* Lorsque le Supplément XXX est délivré par une organisation régionale de supervision de la sécurité, il faut inscrire dans ce champ : « Les États membres de l'organisation régionale de supervision de la sécurité sont les suivants : (liste des États membres de l'organisation régionale de supervision de la sécurité) ».