

ROYAUME DU MAROC

MINISTERE DU TRANSPORT
ET DE LA MARINE MARCHANDE

ADMINISTRATION DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

*Arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26
ramadan 1417 (4 février 1997) relatif aux licences et
qualifications du personnel aéronautique tel qu'il a
été modifié et par arrêté du Ministre du Transport et
de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb
1422 (10 octobre 2001).*

TABLE DES MATIERES

1. Arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique tel qu'il a été modifié et par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001).

CHAPITRE 1 : Disposition générales

Article 1 : Terminologie
Article 2 : Différentes licences et qualifications
Article 3 : Aptitude physique et mentale
Article 4 : Programmes et épreuves d'examens
Article 5 : Commission d'examens
Article 6 : Délivrance des licences et qualifications
Article 7 : Validité des licences et qualifications
Article 8 : Déficience physique et mentale
Article 9 : Equivalence et validation des licences

CHAPITRE 2 : Licences et qualifications des pilotes

Article 10 : Stagiaires
Article 11 : Licence de pilote privé-avion
Article 12 : Licences de pilote professionnel-avion
Article 13 : Licence de pilote de ligne-avion
Article 14 : Licence de pilote privé-hélicoptère
Article 15 : Licence de pilote professionnel-hélicoptère
Article 16 : Licence de pilote de planeur
Article 17 : Qualification de classe et de type d'aéronefs
Article 18 : Qualification de radiotéléphonie
Article 19 : Qualification IFR
Article 20 : Qualification d'instructeur et fonctions d'examineur désigné
Article 21 : Qualification de vol rasant
Article 22 : Qualification de voltige aérienne

CHAPITRE 3 : Licences des membres d'équipage autres que les pilotes

Article 23 : Licence de navigateur
Article 24 : Licence de mécanicien navigant

CHAPITRE 4 : Carnet de vol

Article 25 : Carnet de vol.
Article 26 : Règles particulières de décompte des temps de vol pour la délivrance de la licence de pilote.

CHAPITRE 5 : Licences et qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite

SECTION PREMIÈRE : MÉCANICIEN D'ENTRETIEN D'AÉRONEF

Article 27 : Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef

SECTION II : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article 28 : Licence d'Agent technique d'exploitation

SECTION III : CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article 29 : Stagiaire contrôleur de la circulation aérienne

Article 30 : Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Article 31 : Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.

SECTION IV : PARACHUTISME

Article 32 : Définitions.

Article 33 : Stagiaires parachutistes.

Article 34 : Licence de parachutiste

Article 35 : Qualification d'instructeur de parachutisme.

Article 36 : Pilotes largueurs.

Article 37 : Carnet de vol et de sauts.

CHAPITRE 6 : Caractéristiques des licences

Article 38 :

Article 39 : Dispositions des rubriques.

Article 40 : Format et couleur.

CHAPITRE 7 : Dispositions relatives à l'aptitude physique et mentale

Article 41 : Médecins - examinateurs.

Article 42 : Déclaration préalable.

Article 43 : Expertise en cas de renouvellement de licence ou qualification.

Article 44 : Examens médicaux.

Article 45 : Conditions exigées.

Article 46 : Conclusion du centre examinateur ou du médecin-examinateur.

CHAPITRE 8 : Dispositions diverses

Article 47 :

Article 48 :

2. *Annexe fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale du personnel aéronautique.*

3. *Tableau fixant les conditions de délivrance, de validation et de renouvellement des qualifications d'instructeurs et des autorisations pour exercer les fonctions d'examineurs.*

Arrêté du Ministre des Transports n° 227-97
du 26 ramadan 1417 (4 février 1997)
relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique
tel qu'il a été modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande
n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001).

Le Ministre des Transports,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété ;

Sur proposition du directeur de l'aéronautique civile,

Arrête :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article Premier : Terminologie. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

Dans le présent arrêté, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aéronef 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.

Attestation médicale: Document témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale. Cette attestation est délivrée à la suite d'une évaluation de l'aptitude physique et mentale du candidat et lorsque les conclusions des médecins agréés sont favorables.

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

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

Ballon libre : Aérostat non entraîné par un organe moteur.

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

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.

Conclusions de médecins agréés : Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés pour connaître du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.

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

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

Entraîneur synthétique de vol ou dispositif de simulation en vol : L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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

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

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

Examineur désigné : Personne désignée pour faire subir aux candidats, l'une ou plusieurs des épreuves théoriques ou pratiques prévues par l'arrêté précité n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997).

Hélicoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol 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.

Instructeur : Titulaire d'une licence assortie d'une qualification conférant le droit à son détenteur de donner ou diriger la formation, l'entraînement et les contrôles correspondants à ladite licence.

Instruction homologuée : Cours ou stage dispensé conformément à un programme déterminé et par un personnel qualifié agréés par le Ministère du Transport et de la Marine Marchande.

Licence : Titre sanctionnant les capacités requises pour avoir le droit pour une période déterminée d'exercer certaines fonctions définies.

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.

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 la Direction de l'Aéronautique Civile.

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

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

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

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

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

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.

Stagiaire : Détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par un instructeur qualifié ou par un exploitant comme élève en vue de recevoir sous le contrôle ou la direction d'un instructeur, l'instruction théorique et pratique nécessaire pour l'obtention d'une licence ou qualification.

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

Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur synthétique de vol homologué.

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

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

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

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

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

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

Type d'aéronef : 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.

Ultra Léger Motorisé (ULM). Aéronefs monoplaces ou biplaces répondant à trois types de classe (classe 1A, classe 2 ou pendulaire et classe 3 ou multiaxes).

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

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

Validation (d'une licence) : reconnaissance à une licence ou qualification délivrée par un Etat contractant la même valeur que la licence ou qualification marocaine correspondante pour permettre à son détenteur de l'utiliser à bord des aéronefs immatriculés au Maroc.

Vol d'aviation générale : Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

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 ».

Article 2 : (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

Les différentes licences et qualifications du personnel aéronautique technique prévues par le présent arrêté sont les suivantes :

2.1. - licences et qualifications des pilotes.

a) Licences :

- licence de pilote privé - avion ;
- licence de pilote professionnel - avion ;
- licence de pilote de ligne ;
- licence de pilote privé - hélicoptère ;
- licence de pilote professionnel - hélicoptère ;
- licence de pilote de planeur.
- licence de pilote de ballon libre
- licence de pilote d'Ultra léger Motorisé (ULM)

b) Qualifications :

- Qualification de classe d'aéronef
- Qualification de type d'aéronef
- Qualification de radiotéléphonie
- Qualification de vol aux instruments (IFR)
- Qualification de vol rasant
- Qualification de voltige aérienne
- Qualification d'instructeur de vol

2.2. - Licences des membres d'équipage de conduite autres que les licences des pilotes :

- licence de navigateur ;
- licence de mécanicien navigant.

2.3. - Licences et qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite :

a) Licences :

- licence de mécanicien d'entretien d'aéronef ;
- licence d'agent technique d'exploitation ;
- licence de contrôleur de la circulation aérienne.
- licence d'opérateur radio de station aéronautique

b) Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne :

- Qualification de contrôleur d'aérodrome
- Qualification de contrôleur d'approche
- Qualification de contrôleur régional
- Qualification de premier contrôleur d'approche
- Qualification de premier contrôleur régional
- Qualification de contrôleur d'approche radar
- Qualification de contrôleur régional radar
- Qualification de premier contrôleur d'approche radar
- Qualification de premier contrôleur régional radar

- Qualification d'instructeur contrôleur d'aérodrome
- Qualification d'instructeur contrôleur d'approche
- Qualification d'instructeur contrôleur régional
- Qualification d'instructeur premier contrôleur d'approche
- Qualification d'instructeur premier contrôleur régional
- Qualification d'instructeur contrôleur d'approche radar
- Qualification d'instructeur contrôleur régional radar
- Qualification d'instructeur premier contrôleur d'approche radar
- Qualification d'instructeur premier contrôleur régional radar »

2.4. - Parachutisme :

- a) Licence de parachutiste ;
- b) Qualification d'instructeur de parachutisme.

Les modèles des licences visées au présent arrêté, qui resteront dans la mesure du possible conformes aux standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenus dans l'annexe I à la Convention Internationale de Chicago sont spécifiés au chapitre VI du présent arrêté.

Article 3 : Certificat d'aptitude physique et mentale.

L'obtention et le renouvellement des cartes de stagiaires, des licences et des qualifications énumérées à l'article 2 ci-dessus, sont subordonnés à la présentation dans les cas prévus par le présent arrêté, d'un certificat d'aptitude physique et mentale.

Ce certificat, délivré dans les conditions fixées au chapitre VII du présent arrêté, atteste que le requérant satisfait aux conditions médicales définies pour chacun des cas dans l'annexe au présent arrêté.

La durée de validité de ce certificat doit être conforme aux dispositions de l'article 7.

Article 4 : Programme et épreuves d'examens.

Les programmes ainsi que les épreuves théoriques et pratiques des différents examens prévus pour la délivrance ou le renouvellement des licences ou qualifications visées par le présent arrêté sont fixés par un arrêté autonome du ministre des transports.

Les candidats à une licence de membre d'équipage de conduite ou à une licence de parachutiste ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir obtenu le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et aux épreuves pratiques au sol lorsqu'elles sont exigées, et accompli le nombre d'heures de vol exigées pour la dite licence ou qualification. Ils doivent en outre être présentés par un instructeur qui certifie qu'ils possèdent le niveau de la licence ou de la qualification recherchée.

Ils peuvent se présenter aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol avant d'avoir satisfait aux conditions relatives à l'expérience notamment en ce qui concerne le nombre d'heures de vol correspondant à la licence considérée.

La validité du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques est fixée à 3 ans pour la licence de pilote de ligne et 12 mois pour les autres licences, sauf dérogations particulières accordées par le directeur de l'aéronautique civile sur proposition de la commission d'examens concernée. Deux échecs successifs pendant cette période aux épreuves pratiques en vol annulent l'admissibilité aux épreuves théoriques.

Les candidats ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigées et obtenu le certificat en état de validité correspondant à la licence ou qualification envisagée.

Dans tous les cas, l'entraînement en vol ne peut être entrepris avant l'âge prescrit, et les licences ne sont délivrées qu'au moment où les candidats remplissent l'ensemble des conditions fixées pour chacun de ces titres par le présent arrêté.

Article 5 : Commission d'examens.

5.1. - Les épreuves théoriques et pratiques au sol lorsqu'elles sont exigées, sont subies devant des commissions d'examens définies par arrêté pour chacun des examens prévus pour l'obtention d'une des licences ou qualifications.

5.2. - Chaque commission arrête les sujets des épreuves et note les candidats.

5.3. - Les épreuves en vol sont passées sur les avions dont le choix est approuvé par la commission intéressée et en présence d'un examinateur désigné par cette commission et qui doit remettre un rapport sur ces épreuves.

5.4.- Chaque commission adresse au directeur de l'aéronautique civile ses conclusions sur l'ensemble des épreuves subies par chaque candidat.

5.5. - En cas de fraude au cours d'examens théoriques ou pratiques, les sanctions suivantes peuvent être prises :

- a) exclusion, par décision de la commission, de la session d'examens en cours ;

- b) interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examens de même ordre par décision du directeur de l'aéronautique civile sur proposition de la commission.

Article 6 : Délivrance de licences ou qualifications.

Après étude des conclusions de la commission d'examens et des résultats de l'examen médical, le directeur de l'aéronautique civile délivre la licence ou qualification, lorsqu'il estime que le candidat a rempli toutes les conditions fixées par le présent arrêté.

Article 7 : Validité des licences et qualifications.

Les licences ou qualifications peuvent être délivrées ou renouvelées si leurs titulaires :

a) produisent un certificat d'aptitude physique et mentale délivré, dans les trente jours précédant la demande de délivrance ou de renouvellement de la licence ou qualification, selon les conditions prévues au chapitre VII du présent arrêté aux intervalles de :

- 24 mois pour les licences de :
 - pilote de planeur ;
 - pilote privé avion ;
 - pilote privé hélicoptère ;
 - contrôleur de la circulation aérienne.

- 12 mois pour les licences de :
 - pilote professionnel - avion ;
 - pilote de ligne - avion ;
 - pilote professionnel - hélicoptère ;
 - navigateur ;
 - mécanicien navigant ;
 - parachutiste.

b) continuent à posséder la compétence technique exigée et en fassent la preuve devant les services habilités dans les conditions prévues par le présent arrêté.

Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans n'est pas autorisé à remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef qui assure des services de transport aérien ou de travail aérien contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Néanmoins une dérogation pourrait être accordée par le directeur de l'aéronautique civile aux pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans pour exercer les fonctions de copilote d'aéronefs assurant des services de transport aérien commercial.

Article 8 : Déficience physique ou mentale du titulaire d'une licence ou qualification.

8.1. - Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou de sa qualification pendant toute la période où il ressent une déficience physique ou mentale quelconque qui serait de nature à le mettre dans l'incapacité de satisfaire aux conditions d'aptitude exigées pour la délivrance ou le renouvellement de sa licence ou qualification.

8.2. - Si un pilote commandant de bord a connaissance d'une telle déficience chez un des membres du personnel de conduite placés sous son autorité, il doit l'empêcher d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification, tant que l'intéressé souffre de cette déficience.

8.3. - Lorsque le directeur de l'aéronautique civile a connaissance qu'un navigant à l'intention de voler alors qu'il présente une déficience physique ou mentale manifeste, il doit s'y opposer et lui interdire tout vol jusqu'à ce qu'il ait satisfait à une consultation médicale appropriée effectuée à sa diligence, de préférence par un centre médical agréé et, en tout état de cause, pour une durée maximale de vingt-quatre heures.

8.4. - Par déficience physique ou mentale, on entend les effets ou conséquences de tout accident ou incident, maladie, lésion, boisson alcoolique, substance pharmacodynamique, tant que ces effets ou conséquences apparaissent susceptibles de rendre l'intéressé incapable de satisfaire parfaitement aux conditions exigées pour la délivrance ou le renouvellement de la licence ou qualification correspondante.

8.5. - Un titulaire d'une licence ou qualification ne peut reprendre ses activités qu'après avoir satisfait à un examen médical à la suite :

- d'un accouchement ou d'une interruption de grossesse ;
- d'une intervention chirurgicale ;
- d'une incapacité de travail d'au moins trente jours ;
- d'une action illicite menée contre un aéronef et dont il a été victime ;
- d'un accident aérien dans lequel il a été impliqué.

Article 9 : Equivalence et validation de licences. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

9.1. - Les marocains titulaires de licences, en état de validité, délivrées par un Etat étranger conformément à l'Annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent obtenir par équivalence les licences marocaines correspondantes s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de la licence marocaine correspondante prévue par l'arrêté précité du 04/02/97 et après avis de la commission d'équivalence des licences et des qualifications des pilotes prévue par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n°1144-01 du 22 rabii I 1422 (15 juin 2001).

9.2. - Les ressortissants étrangers titulaires de licences, en état de validité, délivrées conformément à l'Annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent obtenir une validation de leurs licences s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de la licence marocaine correspondante prévue par l'arrêté précité du 04/02/97 et après avis de la commission d'équivalence des licences et des qualifications des pilotes prévue par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n°1144-01 du 22 rabii I 1422 (15 juin 2001).

La validation délivrée n'est valable que pour piloter les avions ou les hélicoptères de l'employeur.

Cette validation est accordée pour une période ne dépassant en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. Elle est renouvelée dans les conditions de renouvellement de la licence marocaine correspondante.

Toutefois, une validation avec des privilèges restreints à ceux du pilote privé peut être accordée à un ressortissant étranger sur présentation d'une licence étrangère en état de validité.

9.3.- Les membres d'équipage de conduite militaires peuvent obtenir par équivalence les licences et les qualifications y afférentes prévues par le présent arrêté s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de ces licences et de ces qualifications et après avis de la commission d'examen prévue par l'article n°5 de l'arrêté précité. Les connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires seront pris en compte lors de l'examen des dossiers des intéressés par ladite commission.

9.4.- Les qualifications de types qui seront apposées sur la licence délivrée par équivalence sont celles sur lesquelles le postulant justifie une expérience dans les six derniers mois et sous réserve que les avions ou hélicoptères de ce type soient inscrits sur le registre marocain des aéronefs civils.

Toutefois, des limitations et des restrictions concernant certaines qualifications peuvent être imposées.

9.5.- Le dossier de candidature doit, entre autres, contenir obligatoirement les documents suivants :

- un CV du candidat accompagné des copies de diplômes et certificats ;
- les copies des résultats des examens théoriques et pratiques subis par le candidat ;
- les copies des licences étrangères dont le candidat est titulaire authentifiées par l'autorité aéronautique ;
- les copies de l'ensemble des pages du carnet de vol authentifiées par l'autorité aéronautique.

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

CHAPITRE II : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

Article 10 : Stagiaires.

10.1. - Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol seul à bord de sa spécialité, en vue d'obtenir une licence déterminée, s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire délivrée par le directeur de l'aéronautique civile.

10.2. - Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit :

- avoir atteint 16 ans ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3 du présent arrêté.

10.3. - La carte de stagiaire est valable 24 mois et ne peut être renouvelée qu'une seule fois pour une période de même durée ; cependant, le stagiaire devra faire renouveler le certificat d'aptitude physique et mentale afférent à la licence envisagée dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.

10.4. - Le titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire peut être inscrit par l'exploitant ou par un instructeur habilité sur la liste d'équipage comme navigant à l'entraînement.

Un navigant à l'entraînement ne peut effectuer un vol, seul à bord de sa spécialité qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

Les temps de vol correspondant à l'entraînement d'un stagiaire détenteur d'une licence ou carte de stagiaire ne sont pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur habilité.

Article 11 : Licence de pilote privé - avion.

11.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote privé - avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, réunir les conditions suivantes :

- être âgé de 17 ans révolus ;
- être détenteur d'une carte de stagiaire ;
- avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'avion.

L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures. La réduction correspondante à cette expérience est limitée à un maximum de 5 heures.

Le candidat doit justifier avoir accompli au moins 10 heures de vol en solo sur avion, sous la surveillance d'un instructeur de vol, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 150 NM au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;

- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

11.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve de conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote privé permet à son titulaire d'exercer, sans rémunération, les fonctions de copilote ou de commandant de bord sur tout avion utilisé pour des vols non payants.

11.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote privé avion est valable 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 5 heures de vol comme commandant de bord d'avion dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement. La moitié du temps de vol effectué en qualité de pilote de planeur ou d'hélicoptère peut être comptée jusqu'à concurrence de 50% dans le nombre d'heures de vol exigées pour le renouvellement de la licence.

Si l'intéressé ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit pour le renouvellement, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote privé - avion.

Article 12 : Licence de pilote professionnel - avion. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

12.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote professionnelle - avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauriat de l'enseignement secondaire
- avoir accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 200 ou 150 heures, selon le cas. La réduction correspondante à cette expérience est limitée à un maximum de 10 heures.

Le candidat doit justifier avoir accompli sur avion un minimum de :

- 100 heures, ou 70 heures dans le cas d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote commandant de bord ;
 - 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 300 NM au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
 - 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- être titulaire du certificat restreint de radiotéléphonie délivré par le ministère des postes et télécommunications ;
 - satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

12.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire :

- d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence pilote privé avion ;
- de remplir des fonctions de pilote commandant de bord de tout avion effectuant un vol autre qu'un vol de transport commercial ;
- de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, de tout avion dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote
- de remplir les fonctions de copilote, dans le transport aérien commercial, à bord d'avions où la présence d'un copilote est exigée.

Dans tous les cas visés ci-dessus, pour les vols dans les conditions de vol aux instruments et notamment pour les vols de nuit, il devra être détenteur de la qualification de vol aux instruments en cours de validité définie à l'article 19.

12.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel avion est valable 12 mois. Cette période est ramenée à 6 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7, qu'il justifie de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins 15 heures de vol en qualité de pilote d'avion. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote professionnel - avion.

Lorsque l'intéressé est détenteur de la qualification de vol aux instruments, le renouvellement de cette qualification entraîne ipso facto le renouvellement de la licence elle-même.

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

Article 13 : Licence de pilote de ligne - avion. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

13.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote de ligne, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauriat de l'enseignement secondaire
- être titulaire de la licence marocaine de pilote professionnel assortie de la qualification de vol aux instruments
- avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'avion.

L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 1500 heures. La réduction correspondante à cette expérience sera limitée à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

Le candidat doit justifier avoir accompli, sur avion, au moins :

- 250 heures effectuées en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 100 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le directeur de l'aéronautique civile ;
 - 200 heures de vol sur campagne dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le directeur de l'aéronautique civile ;
 - 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
 - 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote ;
- être titulaire de la qualification de vols aux instruments définie à l'article 19 ;
 - justifier avoir suivi, d'une manière satisfaisante et complète un stage homologué ;
 - satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

Toutefois, le baccalauréat n'est pas exigée aux candidats détenteurs de la licence marocaine de pilote professionnel délivrée avant la date de publication de l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n°1309-01 susvisé.

13.2. - Privilèges de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

- d'exercer tous les privilèges des titulaires des licences de pilote privé et de pilote professionnel avion, ainsi que la qualification de vol aux instruments ;
- de remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de copilote d'avion dans le transport aérien commercial.

13.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de ligne est valable 12 mois. Cette période est ramenée à 6 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve, que l'intéressé remplisse les conditions propres aux articles 3 et 7, et à l'article 19 en ce qui concerne le renouvellement de la qualification de vols aux instruments. De plus l'intéressé doit justifier l'accomplissement dans les 6 derniers mois d'au moins 12 heures de vol aux instruments.

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

Article 14 : Licence de pilote privé - hélicoptère.

14.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote privé hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, réunir les conditions suivantes :

- être âgé de 17 ans révolus ;
- être détenteur d'une carte de stagiaire ;
- avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère.

L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures. La réduction correspondant à cette expérience sera limitée à un maximum de 5 heures.

Le candidat doit justifier avoir accompli sur hélicoptère au moins dix heures de vol en solo sous la surveillance d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 100 NM au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux points différents ;

- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

14.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote privé - hélicoptère permet à son titulaire d'exercer sans rémunération les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère utilisé pour des vols non payants.

14.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote privé - hélicoptère est valable 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 2 heures de vol comme commandant de bord d'hélicoptère dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote privé hélicoptère.

Article 15 : Licence de pilote professionnel - hélicoptère. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

15.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote professionnel hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauriat de l'enseignement secondaire;

- avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours d'instruction homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. L'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 150 ou 100 heures, selon le cas. La réduction correspondant à cette expérience sera limitée à un maximum de 10 heures.

Le candidat doit justifier avoir accompli, sur hélicoptère au moins :

- 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
 - 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 ;
 - 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

15.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote professionnel hélicoptère permet à son titulaire :

- d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé-hélicoptère ;
- de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout hélicoptère effectuant un vol autre qu'un vol de transport commercial ;
- de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, de tout hélicoptère dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote ;
- de remplir les fonctions de copilote, dans le transport aérien commercial, à bord d'hélicoptère où la présence d'un copilote est exigée.

Dans tous les cas visés ci-dessus, pour les vols dans les conditions de vol aux instruments et notamment pour les vols de nuit, il devra être détenteur de la qualification de vol aux instruments en cours de validité définie à l'article 19.

15.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel - hélicoptère est valable 12 mois. Cette période est ramenée à 6 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement d'au moins 10 heures de vol décomptées conformément à l'article 26. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote professionnel hélicoptère.

Article 16 : Licence de pilote de planeur.

16.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote de planeur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 17 ans révolus ;
- être détenteur d'une carte de stagiaire ;
- avoir accompli au moins six heures de vol en qualité de pilote de planeur, dont deux heures de vol en solo comportant au minimum 20 lancements et atterrissages.

Le candidat aura acquis, sous surveillance appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :

- préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
 - techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée,
 - notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
 - vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - pilotage de planeur au moyen des repères visuels extérieurs ;
 - vol dans tout le domaine de vol ;
 - reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manoeuvres de rétablissement ;
 - décollage, approches et atterrissage normaux et par vent traversier ;
 - vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
 - procédures d'urgence ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques, comprenant des épreuves de vol remorqué, qui seront fixées par arrêté du ministre des transports.

16.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

En cas de transport de passagers, le titulaire de la licence doit justifier avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur.

16.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de planeur est valable 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions visées aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 2 heures de vol en qualité de pilote de planeur dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne remplit pas les conditions ci-dessus, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote de planeur.

Article 17 : Qualifications de classe et de type d'aéronefs. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

Des qualifications de classe ou de type d'aéronefs sont exigées du personnel aéronautique pour l'habiliter à exercer, à bord des aéronefs de la classe ou de type désignés, les fonctions et privilèges correspondants dans les limites des licences qu'il détient.

Article 18 : Qualification de radiotéléphonie.

18.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- être titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ;
- être titulaire du certificat restreint de radiotéléphonie délivré par le ministère des postes et télécommunications ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

18.2. - Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de radiotéléphonie permet à son titulaire d'assurer à bord de tout aéronef les communications radiotéléphoniques dans les langues dont il aura justifié une connaissance suffisante.

Article 19 : Qualification de vol aux instruments.

19.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, réunir les conditions suivantes :

- être titulaire d'une licence de pilote ;
- avoir accompli au moins :
 - 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par le directeur de l'aéronautique civile dont au moins 10 heures sur avion ;
 - 40 heures aux instruments sur avion ou sur hélicoptère, dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la surveillance d'un instructeur habilité ;
- justifier avoir suivi, d'une manière satisfaisante et complète, un stage homologué ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques, comportant notamment les épreuves de la qualification de radiotéléphonie internationale fixées par arrêté du ministre des transports.

Les candidats titulaires de la licence de pilote privé - avion doivent répondre, en outre, aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions d'acuité auditive et de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

19.2. - Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de vol aux instruments permet à son détenteur d'exercer les fonctions de copilote ou de commandant de bord sur les aéronefs volant de nuit ou suivant les règles de vol aux instruments, sous réserve que soient remplies, par ailleurs, toutes les conditions relatives à la licence et à la qualification de type détenues par l'intéressé.

Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur avions multimoteurs, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter de tels avions en se référant seulement aux instruments, un moteur en panne réelle ou simulée.

19.3. - Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol aux instruments est valable 12 mois.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vols aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les trois mois précédant la demande de renouvellement ; il peut être confondu avec un des contrôles périodiques imposé par la réglementation du transport aérien.

Article 20 : Qualifications d'Instructeur et Fonctions d'Examineur désigné. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

20.1.- Dispositions préliminaires :

Nul ne doit dispenser et/ou sanctionner la formation au pilotage requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de pilote s'il n'a reçu l'autorisation spécifique accordée par le Directeur de l'Aéronautique Civile précisant les privilèges octroyés. Cette autorisation a une durée de validité de deux ans, et peut être renouvelée pour la même période par le Directeur de l'Aéronautique Civile, sous réserve de l'application des dispositions du présent arrêté.

Les candidats à une qualification d'instructeur ou une fonction d'examineur doivent être titulaires de la licence et la qualification accordant des privilèges au moins équivalentes à la licence et à la qualification pour lesquelles ils seront amenés à dispenser l'instruction ou conduire les épreuves d'aptitude.

Une qualification d'instructeur, lorsqu'elle est octroyée, permet à son titulaire de dispenser l'instruction au sol et en vol.

Les instructeurs/examineurs autorisés sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur. En cas de violation, l'autorisation est suspendue par notification du Directeur de l'Aéronautique Civile qui ordonne la conduite d'une enquête. La suspension définitive dépendra des résultats de cette enquête.

20.2.- Instructeurs :

20.2.1.- Qualifications d'instructeur :

Cinq qualifications d'instructeurs sont reconnues :

- Instructeur de vol (FI)
- Instructeur de qualification de classe (CRI)
- Instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI)
- Instructeur de qualification de type (TRI)
- Instructeur sur simulateur ou système synthétique de vol (SFI)

Les conditions de délivrance, de revalidation, de renouvellement en cas d'expiration, et les privilèges afférents aux qualifications d'instructeurs sont définies dans le tableau annexé au présent arrêté.

Sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification et d'expérience exigées, le postulant à des qualifications d'instructeur additionnelles, peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention de la qualification d'instructeur dont il est déjà titulaire.

20.2.2.- Formation :

Tout candidat à une qualification d'instructeur professionnel doit justifier avoir suivi un cours homologué comprenant une formation théorique au sol (pédagogique et technique) et une formation pratique en vol auprès d'un organisme de formation agréé conformément à l'article 184 du décret susvisé n°2-61-161 du 10 juillet 62.

En cas de demande de renouvellement d'une qualification expirée, le candidat doit justifier avoir suivi un cours de recyclage acceptable par le Directeur de l'Aéronautique Civile portant sur les parties pertinentes du cours d'instructeur correspondant. Le programme de connaissances des cours d'instructeurs et de recyclage est fixé par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

20.2.3. – Epreuve d'aptitude :

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

20.3.- Examineurs désignés :

20.3.1.- Fonctions d'examineurs :

On reconnaît à un examinateur cinq fonctions principales :

- Examineur de vol (FE)
- Examineur de qualification de classe (CRE)
- Examineur de qualification de vol aux instruments (IRE)
- Examineur de qualification de type (TRE)
- Examineur d'instructeur de vol (FIE)

Les conditions de délivrance, de revalidation, de renouvellement en cas d'expiration, et les privilèges afférents aux fonctions d'examineurs désignés sont définies dans le tableau annexé au présent arrêté.

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience définies au tableau annexé au présent arrêté pour chaque fonction exercée, les examineurs ne sont pas limités à une fonction unique en tant que FE, TRE, CRE, IRE ou FIE.

20.3.2.- Entraînement et épreuve d'habilitation :

Tout postulant à une autorisation d'examineur doit justifier avoir subi avec succès une épreuve d'habilitation au cours de laquelle il joue le rôle d'un examinateur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le

briefing, la conduite de l'épreuve d'aptitude, l'évaluation du candidat qui est supposé subir l'épreuve d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation devra être supervisée par un inspecteur de l'Aéronautique Civile ou par un examinateur désigné à cet effet par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

20.4. Dispositions supplémentaires :

Il est à rappeler qu'aucun instructeur n'est habilité à sanctionner l'instruction qu'il a dispensé à un candidat pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification de vol aux instruments. Dans ces deux cas, les épreuves en vol sont passées sous la supervision d'un examinateur désigné à cet effet par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

20.5. Pilotes d'hélicoptères :

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

Article 21 : Qualification de vol rasant.

Pour obtenir la qualification de vol rasant le candidat doit :

- être titulaire d'une licence de pilote professionnel ;
- avoir accompli au moins 250 heures de vols seul à bord dont au moins 40 heures de pratique de vol rasant sous la direction d'un instructeur qualifié.

La qualification de vol rasant est valable dans la limite de validité de la licence à laquelle elle est rattachée.

Article 22 : Qualification de voltige aérienne.

Tout candidat à une qualification de voltige aérienne doit justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage homologué de voltige aérienne.

CHAPITRE III : LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES PILOTES

Article 23 : Licence de navigateur.

23.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de navigateur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;
- totaliser 200 heures d'expérience en vol de la navigation aérienne dont au moins 50 heures de nuit, en qualité de stagiaire sous la direction d'un instructeur.
Toutefois, s'il est détenteur de la licence de pilote de ligne il doit avoir à son actif 100 heures d'expérience en vol de la navigation aérienne dont au moins 50 heures de nuit ;
- justifier avoir déterminé de façon satisfaisante sa position en vol à l'aide de relevés astronomiques, au moins 25 fois de jour et 25 fois de nuit et pratiqué effectivement d'autres moyens de navigation aérienne, dont la radio altimètre
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

23.2. - Privilèges du titulaire de la licence :

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, le titulaire de la licence peut exercer les fonctions de navigateur à bord de tout aéronef effectuant un parcours quelconque.

23.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de navigateur est valable 12 mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 12 heures de vol en qualité de navigateur dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne répond pas à ces conditions, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur qualifié portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de navigateur.

Article 24 : Licence de mécanicien navigant.

24.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de mécanicien navigant le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;

- justifier d'une expérience pratique professionnelle dans l'entretien des aéronefs (cellules, moteurs, accessoires et différents circuits) ;
- totaliser 200 heures de vol au cours desquelles il aura, sous la direction d'un instructeur assuré les fonctions de mécanicien à bord ou participé à ces fonctions en qualité de stagiaire, ou 100 heures s'il justifie avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage homologué ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

24.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, le titulaire de la licence, peut exercer les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous aéronefs et sur tous parcours.

24.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de mécanicien navigant est valable 12 mois.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 12 heures de vol en qualité de mécanicien navigant dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne répond pas à ces conditions, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur qualifié, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de mécanicien navigant.

CHAPITRE IV : CARNET DE VOL ET DÉCOMPTE DES TEMPS DE VOL

Article 25 : Carnet de vol.

Le titulaire d'une carte de stagiaire ou de l'une des licences définies par le présent arrêté doit être détenteur d'un carnet de vol, dont le modèle est fixé par le ministre des transports, sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue.

Le carnet de vol doit notamment porter les mentions détaillées de la durée et de la nature des temps de vol effectués en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification déterminées. En ce qui concerne les stagiaires, l'exécution de l'entraînement correspondant est certifiée par l'instructeur qui en est responsable.

Le carnet de vol est communiqué par l'intéressé aux services de contrôle, sur demande de ceux-ci et, en tout cas, au moment du renouvellement d'une licence ou d'une qualification.

Les services de contrôle procèdent à toute vérification qu'ils jugent nécessaire ; à cette fin ils peuvent se faire communiquer par les entreprises de transport ou de travail aérien, les relevés de l'activité aérienne de navigants qu'elles emploient.

Article 26 : Règles particulières de décompte des temps de vol pour la délivrance de la licence de pilote.

26.1. - Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit le total des temps de vol pendant lesquels il a rempli les fonctions de commandant de bord.

26.2. - Les temps de vol en double commande sont comptés intégralement au même titre que les temps accomplis comme commandant de bord, sauf avis contraire de l'instructeur qui a dirigé l'entraînement en double commande.

26.3. - Les temps de vol accomplis en qualité de copilote n'entrent pas en ligne de compte pour la délivrance des licences de pilote privé avion ou hélicoptère, des licences de pilote professionnel avion ou hélicoptère, et de la qualification de vol aux instruments.

En ce qui concerne la délivrance de la licence de pilote de ligne, lorsque le titulaire d'une licence de pilote professionnel remplit les fonctions de copilote sur un avion dont l'équipage minimal certifié est de deux pilotes ou plus, il a le droit de faire porter à son crédit 50% des temps de vol accompli en cette qualité, à condition que soient respectées les spécifications de l'article 13 afférentes à l'entraînement à effectuer sous la surveillance d'un instructeur.

CHAPITRE V : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

SECTION I : MÉCANICIEN D'ENTRETIEN D'AÉRONEF

Article 27 : Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef.

27.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Tout candidat à une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef doit remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports ;
- justifier avoir acquis une expérience pratique en ce qui concerne l'inspection, la réparation et l'entretien des aéronefs ou de leurs éléments d'au moins ;
 - six ans, en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, deux ans, si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée ;
 - quatre ans, en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges d'un mécanicien spécialisé en :
 - cellule - moteur et systèmes ;
 - structure ;
 - électricité - avionique et systèmes,ou deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée.

Le candidat aura montré qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondantes aux privilèges à octroyer.

Les mécaniciens d'entretien d'aéronef en service à la date de publication du présent arrêté sont dispensés des épreuves théoriques et pratiques susvisées ; la licence leurs sera délivrée selon une procédure fixée par le directeur de l'aéronautique civile.

27.2. - Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges.

La licence de mécanicien d'entretien d'aéronef permet à son titulaire de certifier que l'aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un groupe propulseur, d'un accessoire, d'un instrument ou d'un élément d'équipement, et de viser les documents y afférents.

Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef n'exercera pas les privilèges spécifiées ci-dessus que :

- pour :
 - les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ;

ou

- les cellules - moteurs et systèmes, les structures, et l'électricité - avionique et systèmes mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ;
- si au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins six mois d'expérience pratique de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question.

Le directeur de l'aéronautique civile fixera les catégories générales susceptibles d'être mentionnées sur la licence du mécanicien d'entretien d'aéronef.

SECTION II : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article 28 : Licence d'agent technique d'exploitation.

28.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Tout candidat à une licence d'agent technique d'exploitation doit remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixée : par arrêté du ministre des transports ;
- avoir au moins 3 ans d'expérience satisfaisante dans l'exploitation technique des aéronefs ;

ou bien

- avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée.

Les agents techniques d'exploitation en service à la date de publication du présent arrêté sont dispensés des épreuves théoriques et pratiques susvisées ; la licence leur sera délivrée selon une procédure fixée par le directeur de l'aéronautique civile.

28.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

La licence d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'être employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols.

SECTION III : CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article 29 : Stagiaire contrôleur de la circulation aérienne.

Nul ne peut entreprendre un stage de formation au sein des organes de la circulation aérienne s'il n'est détenteur d'une carte de stagiaire délivrée par le directeur de l'aéronautique civile.

29.1. - Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit :

- avoir 17 ans révolus ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3.

29.2. - La carte de stagiaire est valable 24 mois et ne peut être renouvelée qu'une seule fois pour une période de même durée ; cependant le stagiaire devra renouveler le certificat

d'aptitude physique et mentale afférent à la licence de contrôleur de la circulation aérienne envisagée dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.

29.3. - Le détenteur d'une carte de stagiaire contrôleur peut être affecté par l'exploitant ou par un instructeur habilité au sein d'un organe de circulation aérienne.

Article 30 : Licence de contrôleur de la circulation aérienne. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

30.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Tout candidat à une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports ;
- avoir accompli récemment au moins 12 mois de service satisfaisant en qualité de stagiaire contrôleur ;

ou bien

- avoir accompli au moins neuf mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée ;

ou bien

- avoir suivi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée et accompli au moins trois mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée.

Les contrôleurs de la circulation aérienne en service à la date de publication du présent arrêté sont dispensés des épreuves théoriques et pratiques susvisées ; la licence avec les qualifications dont ils sont détenteurs leurs seront délivrées sous réserve qu'ils répondent aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3.

30.2. - Privilèges de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de contrôleur de la circulation aérienne permet à son titulaire d'assurer ou de surveiller le contrôle de la circulation aérienne correspondant à l'une des qualifications dont il est détenteur prévues à l'article 31 du présent arrêté.

30.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est valable 24 mois ; cette période est ramenée à 12 mois pour les contrôleurs âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il n'ait pas cessé d'exercer les privilèges de sa licence pendant six mois ou plus précédant la demande du renouvellement.

S'il ne remplit pas les conditions ci-dessus, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur agréé, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 31 : Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne. (modifié par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001)).

31.1 - Tout candidat à une qualification de contrôleur de la circulation aérienne doit, outre les dispositions propres à cette qualification et les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée et assuré d'une façon satisfaisante sous la supervision d'un instructeur détenteur d'une qualification appropriée, pendant un mois au moins au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

A défaut de cours d'instruction homologuée, la période probatoire sous la supervision d'un instructeur détenteur d'une qualification appropriée, devra être d'au moins six mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

- Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre du transport et de la marine marchande.

31.2 – Qualifications de contrôleur aux procédures

31.2.1 – qualification de contrôleur d'aérodrome.

Tout candidat à une qualification de contrôleur d'aérodrome, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'aérodrome ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'approche, premier contrôleur d'approche, contrôleur régional, premier contrôleur régional, contrôleur d'approche radar, premier contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar, premier contrôleur régional radar

31.2.2 – qualification de contrôleur d'approche.

Tout candidat à une qualification de contrôleur d'approche, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'approche ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur régional ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar.

31.2.3 – qualification de contrôleur régional.

Tout candidat à une qualification de contrôleur régional, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur régional ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar

31.2.4 – qualification de premier contrôleur d'approche.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur d'approche, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur d'approche ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche ou de premier contrôleur régional à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche radar, premier contrôleur régional radar

Le premier contrôleur d'approche peut exercer les fonctions de contrôleur d'approche

31.2.5 – qualification de premier contrôleur régional.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur régional, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur régional ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche, contrôleur régional ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche radar, premier contrôleur régional radar.

Le premier contrôleur régional peut exercer les fonctions de contrôleur régional.

31.3 – Qualifications de contrôleur radar.

31.3.1 – qualification de contrôleur d'approche radar.

Tout candidat à une qualification de contrôleur d'approche radar, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'approche radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de Contrôleur régional radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche, contrôleur régional.

31.3.2 – qualification de contrôleur régional radar.

Tout candidat à une qualification de contrôleur régional radar, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur régional radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche, contrôleur régional.

31.3.3 – qualification de premier contrôleur d'approche radar.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur d'approche radar, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur d'approche radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche radar ou de la qualification de premier contrôleur régional radar à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche, premier contrôleur régional.

Le premier contrôleur d'approche radar peut exercer les fonctions de contrôleur d'approche radar.

31.3.4 – qualification de premier contrôleur régional radar.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur régional radar, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur régional radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de premier contrôleur d'approche radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur régional, contrôleur régional radar, premier contrôleur d'approche.

Le premier contrôleur régional radar peut exercer les fonctions de contrôleur régional radar.

31.4 – Qualifications d'instructeur de la circulation aérienne

31.4.1 - Nul ne peut exercer dans un organe de contrôle de la circulation aérienne, en tant qu'instructeur, s'il n'est détenteur d'une carte d'instructeur délivrée par le Directeur de l'Aéronautique Civile, comportant l'une des qualifications d'instructeur fixées par le présent arrêté.

31.4.2 - Renouvellement et validité de la carte d'instructeur.

La carte d'instructeur comportant l'une des qualifications d'instructeur est renouvelable tous les 24 mois et reste valide tant que l'organisme de la navigation aérienne chargé de la gestion du trafic aérien, atteste à chaque renouvellement que l'intéressé est en exercice de fonction.

31.4.3 - Privilèges des qualifications d'instructeur.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la qualification d'instructeur permet à son titulaire de dispenser l'instruction aux contrôleurs stagiaires et aux contrôleurs candidats à l'une des qualifications de contrôle de la circulation aérienne du présent arrêté.

31.5 – Dispositions particulières.

Afin de garantir la continuité du service de contrôle de la circulation aérienne en cas de panne radar, nul ne peut exercer en qualité de contrôleur les privilèges de l'une des qualifications de contrôle radar du présent arrêté, s'il n'est détenteur de la qualification de contrôle aux procédures correspondantes.

Un contrôleur détenteur d'une des qualifications du présent arrêté, peut être autorisé à exercer les privilèges de sa qualification dans un organe similaire après avoir suivi pendant une période minimum de trois mois, un stage de familiarisation dans le nouvel environnement, sous la direction d'un instructeur agréé.

SECTION IV : PARACHUTISME

Article 32 : Définitions.

Pour l'application de la présente section, les termes ci-dessous sont employés avec les définitions suivantes :

Saut : Action de quitter l'aéronef en vol avec l'intention d'effectuer une descente en parachute.

Parachutage : Action de coordonner et de commander au cours d'un vol des sauts de parachutistes.

Larguage : Action de déterminer, de commander ou éventuellement d'effectuer des manoeuvres en cours de vol nécessaires au lâcher d'animaux ou de tout matériel.

Temps de vol pour un parachutiste : Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage, jusqu'au moment où le parachutiste, après avoir quitté l'appareil, s'immobilise au sol.

Matériel homologué : Matériel ayant satisfait aux essais qualificatifs et dont l'emploi est autorisé pour les sauts en parachute par les services compétents.

Dispositif d'ouverture automatique : Dispositif de déclenchement provoquant l'ouverture automatique du parachute.

Dispositif d'ouverture commandée : Dispositif de déclenchement mis en oeuvre par l'utilisateur et provoquant l'ouverture du parachute, à l'exclusion de tout dispositif d'automatisme.

Chute libre : Trajet parcouru dans l'espace par un parachutiste depuis le moment où il quitte l'aéronef en vol jusqu'au moment où le parachute s'ouvre.

Article 33 : Stagiaires parachutistes.

33.1. - Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir une licence de parachutiste s'il n'est détenteur d'une carte de stagiaire délivrée par le directeur de l'aéronautique civile.

33.2. - Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit :

- avoir atteint 17 ans ;
- satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3.

33.3. - La carte de stagiaire est valable 24 mois et ne peut être renouvelée qu'une seule fois pour une période de même durée ; cependant le stagiaire devra renouveler le certificat d'aptitude physique et mentale afférent à la licence de parachutiste envisagée dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.

33.4. - Le détenteur d'une carte de stagiaire parachutiste peut être inscrit par un instructeur qualifié pour l'entraînement pratique en vol et ne peut se livrer à cet entraînement que sous la responsabilité et la direction de son instructeur.

33.5. - Les temps de vol et le nombre de sauts à l'entraînement ne peuvent être pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur qualifié.

Article 34 : Licence de parachutiste.

34.1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir une licence de parachutiste, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, réunir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être détenteur d'une carte de stagiaire parachutiste ;
- totaliser un nombre de sauts au moins égal à 30 descentes en parachute dont 15 en ayant utilisé le dispositif d'ouverture commandée ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports.

34.2. - Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence de parachutiste permet à son titulaire d'effectuer des descentes en parachute en utilisant à son gré le dispositif d'ouverture automatique ou commandée, à l'exclusion de toute descente effectuée à titre d'essai, de réception ou contre rémunération.

34.3. - Renouvellement de la licence.

La licence de parachutiste est valable 12 mois ; cette période est ramenée à 6 mois pour les parachutistes âgés de plus de 40 ans.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues aux articles 3 et 7 et qu'il justifie de l'accomplissement au cours de l'année de validité de la licence d'au moins 4 descentes effectuées en utilisant uniquement le dispositif d'ouverture commandée dont deux datant de moins de 6 mois.

Si l'intéressé ne totalise pas le nombre de sauts prescrit pour le renouvellement, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de parachutiste et comprenant notamment 2 descentes en utilisant le dispositif d'ouverture automatique, et, ensuite, 4 descentes en utilisant le dispositif d'ouverture commandée.

Article 35 : Qualification d'instructeur de parachutisme.

Tout détenteur d'une licence de parachutiste est habilité à donner ou contrôler l'instruction et l'entraînement en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur pour la licence considérée.

Par ailleurs, le détenteur d'une qualification d'instructeur de parachutisme est seul habilité dans la limite de sa propre licence et qualification à certifier l'aptitude des candidats au renouvellement de leur licence dans l'hypothèse où les intéressés ne remplissent pas les conditions de renouvellement automatique de cette licence.

Tout candidat à la qualification d'instructeur de parachutisme doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être titulaire de la licence de parachutiste ;
- totaliser 175 sauts dont 100 au minimum à ouverture commandée, et comprenant au moins 40 chutes libres d'une durée comprise entre 30 et 60 secondes et au moins 10 chutes libres d'une durée égale ou supérieure à 60 secondes ;
- avoir subi avec succès un stage homologué d'instructeur de parachutisme dans un centre national ou étranger, agréé par le ministre des transports.

Enfin, les candidats qui n'obtiendraient pas la qualification d'instructeur de parachutisme envisagée peuvent, s'ils remplissent certaines conditions définies par le directeur de l'aéronautique civile, obtenir une qualification de Moniteur de parachutisme leur permettant de donner l'instruction théorique et pratique nécessaire pour la délivrance d'une licence de parachutiste et ceci sous la responsabilité et la direction d'un instructeur qualifié.

La qualification d'instructeur de parachutisme est valable 2 ans sous réserve de la validité de la licence à laquelle elle est attachée. Elle est renouvelable pour une période de même durée dans des conditions définies par le directeur de l'aéronautique civile.

Article 36 : Pilotes largueurs.

Les pilotes largueurs peuvent être dans la limite de validité de leurs licences et qualifications, des pilotes titulaires de la licence de pilote privé - avion à condition que ces pilotes :

- totalisent 150 heures de vol dont 20 heures sur l'appareil utilisé pour le largage
- soient munis d'une autorisation délivrée par le directeur de l'aéronautique civile sur avis d'un instructeur de parachutisme qualifié.

Article 37 : Carnet de vol et de sauts.

Tout stagiaire parachutiste et tout titulaire de la licence de parachutiste doit être détenteur d'un carnet de vol et de saut, dont le modèle est fixé par le ministre des transports et sur lequel seront inscrits et certifiés par un instructeur de parachutisme qualifié les sauts et les heures de vol correspondant à leur entraînement.

Ce carnet est communiqué par l'intéressé aux services de contrôle sur leur demande.

CHAPITRE VI : CARACTÉRISTIQUES DES LICENCES

Article 38 : Les différentes licences du personnel aéronautique, établies en langues arabe et française, doivent répondre aux caractéristiques indiquées ci-après.

Article 39 : Dispositions des rubriques.

Les rubriques suivantes figureront sur chaque type de licence et seront uniformément numérotées en chiffres romains.

- I - Royaume du Maroc (en caractère gras).
- II - Désignation de la licence (en caractère très gras).
- III - Numéro de la licence.
- IV - Nom et prénom du titulaire.
- V - Adresse du titulaire.
- VI - Nationalité du titulaire.
- VII - Signature du titulaire.
- VIII - Service délivrant la licence.
- IX - Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence .
- X - Signature de l'autorité délivrant la licence et date de délivrance.
- XI - Cachet ou sceau du service délivrant la licence.
- XII - Qualifications.
- XIII - Observations (annotations spéciales relatives aux restrictions et aux privilèges du titulaire de la licence).
- XIV - Renseignements utiles

Article 40 : Format et couleur.

Le format des licences n'excède pas 15 cm x 19 cm.

Les différents types de licences se distinguent par les couleurs suivantes :

Licence de pilote privé – avion	Brun clair ;
Licence de pilote professionnel – avion	Bleu clair ;
Licence de pilote de ligne	Vert foncé ;
Licence de pilote privé - hélicoptère	Gris clair ;
Licence de pilote professionnel - hélicoptère	Gris clair ;
Licence de pilote planeur	Rose ;
Licence de navigateur	Rouge ;
Licence de mécanicien navigant	Brun ;
Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef	Grenat ;
Licence d'agent technique d'exploitation	Vert clair ;
Licence de contrôleur de la circulation aérienne	Jaune ;
Licence de parachutiste	Beige.

CHAPITRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES À L'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

Article 41 : Médecins - examinateurs.

Les examens médicaux en vue de l'obtention ou du renouvellement d'une licence ou qualification sont passés dans un centre médical agréé. Toutefois, les examens médicaux en vue de l'obtention des licences de pilote de planeur, de pilote privé avion, de parachutiste peuvent être subis devant un médecin agréé.

L'agrément est donné par le ministre des transports sur proposition du directeur de l'aéronautique civile et après avis du ministre de la santé publique.

Article 42 : Déclaration préalable.

Avant de subir un examen médical, le candidat remet au médecin-examinateur une déclaration complète et exacte signée par lui, indiquant notamment :

- s'il a subi un examen analogue et quel en a été le résultat ;
- ses antécédents médicaux personnels, anciens et récents héréditaires et familiaux.

Toute déclaration fautive ou insuffisante prive d'effet, dès notification, le certificat médical délivré consécutivement. Le directeur de l'aéronautique civile prendra les mesures appropriées telles que le refus ou le retrait de la licence ou qualification tout en imposant une vérification de l'aptitude médicale de l'intéressé.

Article 43 : Expertise en cas de renouvellement de licence ou qualification.

Lorsqu'un membre du personnel navigant est en service dans une région éloignée de tout médecin ou de tout centre agréé, l'examen médical en vue du renouvellement d'une licence ou qualification peut exceptionnellement :

- être différé une fois pour une période de 6 mois s'il s'agit d'un membre du personnel de conduite effectuant des vols privés ;
- être différé pour deux périodes consécutives de 3 mois chacune s'il s'agit d'un membre du personnel de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'entasse obtienne dans chaque cas, à l'endroit où il se trouve, un certificat médical favorable, après avoir été examiné ; par un médecin exerçant des fonctions officielles, ou par un médecin particulièrement qualifié en médecine aéronautique ou encore et à défaut par un praticien admis à l'exercice légal de la médecine.

Article 44 : Examens médicaux.

Tous les candidats doivent subir les examens médicaux définis par l'annexe à cet arrêté suivant leurs modalités propres.

Certaines conditions non satisfaisantes entraînent une inaptitude définitive quelle que soit la catégorie de licence ou qualification envisagée. D'autres conditions non satisfaisantes peuvent seulement entraîner une inaptitude provisoire.

Les conditions définies dans l'annexe au présent arrêté ne permettent pas de faire face à tous les cas particuliers et laissent au jugement personnel du médecin - examinateur une certaine appréciation dans la détermination de l'aptitude physique et mentale du candidat. Cette aptitude ne sera établie qu'après un examen complet effectué avec toutes les ressources de la médecine, compte tenu des conditions exigées pour l'obtention ou le renouvellement de la licence ou qualification désirée.

Article 45 : Conditions exigées.

Les conditions médicales d'aptitude aux différentes catégories de licences ou qualifications sont définies dans l'annexe au présent arrêté.

Article 46 : Conclusion du centre examinateur ou du médecin-examinateur.

Le centre examinateur ou le médecin-examinateur communique ses conclusions au directeur de l'aéronautique civile ; il lui signale tous les cas particuliers dans lesquels, à son avis, les connaissances, l'habileté et l'expérience dont le candidat peut faire preuve, pourraient compenser une déficience en ce qui concerne une condition médicale lorsque cette déficience ne risque pas de l'empêcher d'accomplir avec sûreté ses fonctions dans l'exercice des privilèges de sa licence ou qualification.

Le directeur de l'aéronautique civile doit refuser de délivrer ou de renouveler une licence lorsque le candidat ne satisfait pas aux normes médicales prescrites.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 47 : Sont abrogés les arrêtés énumérés ci-après :

L'arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 738-69 du 2 février 1970 relatif au même objet.

L'arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 466-70 du 7 juillet 1970 fixant les caractéristiques des licences du personnel aéronautique.

L'arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 88-72 du 26 janvier 1972 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la licence de pilote professionnel de 1re classe.

Article 48 :

Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin officiel.

Rabat, le 26 ramadan 1417 (4 février 1997)
(B.O. n°4462 du 26 Chaoual 1417 (6 mars 1997)).

Modifié le 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001).
(B.O. n°4958 du 20 ramadan 1422 (6 décembre 2001)).

ANNEXE

ANNEXE FIXANT LES CONDITIONS MÉDICALES D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

I.- Attestations médicales - Généralités.

I.1.- Classes d'attestation médicale.

Les attestations médicales seront établies en distinguant les trois classes ci-après

- Classe 1 : applicable aux :
 - pilotes professionnels - avion ou hélicoptère ;
 - pilotes de ligne - avion ;
 - mécaniciens navigants ;
 - navigateurs.
- Classe 2 : applicable aux :
 - pilotes privés - avion ou hélicoptère ;
 - pilotes de planeurs ;
 - personnels navigants complémentaires.
- Classe 3 : applicable aux :
 - contrôleurs de la circulation aérienne.

I.2.- Le candidat 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 de l'article 42.

I.3.- Le médecin-examineur rendra compte au directeur de l'aéronautique civile de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du candidat à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges de la licence demandée ou détenue n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne.

I.4.- Les conditions à remplir en vue du renouvellement d'une attestation médicale sont les mêmes que celles de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

Les intervalles prescrits entre les examens médicaux périodiques en vue du renouvellement des attestations médicales soient indiqués dans l'article 7.

II - Spécifications relatives aux attestations médicales.

II.1. - Généralités.

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions de l'article 3 devra subir un examen médical fondé sur les conditions :

- d'aptitude physique et mentale,
- de vision et de perception des couleurs, et
- d'audition.

II.2. - Conditions d'aptitude physique et mentale.

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque devra être exempt :

- de toute anomalie, congénitale ou acquise ;
- de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;
- de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération qui entraînerait un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef ou à empêcher le candidat d'exercer ses fonctions avec sécurité.

II.3. - Conditions de vision.

Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle seront comme suit :

- afin de mesurer l'acuité visuelle dans une pièce éclairée, d'adopter un éclairage du test d'environ 50 lx, correspondant pratiquement à une luminance de 30 cd par mètre carré ; le niveau lumineux de la pièce doit être d'environ 1/5 de l'éclairage du test ;
- afin de mesurer l'acuité visuelle dans une pièce obscure ou semi-obscur, adopter un éclairage du test d'environ 15 lx, correspondant pratiquement à une luminance d'environ 10 cd par mètre carré ;
- de mesurer l'acuité visuelle au moyen d'une série d'optotypes de Landolt, ou d'un modèle similaire, éloignée du candidat d'une distance de 6 m ou de 5 m, selon la méthode adoptée.

II.4. - Conditions de perception des couleurs.

II.4.1. - Le candidat 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.

II.4.2. - Le candidat subira une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de plaquettes (tableaux) pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source de l'éclairage C ou D définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

II.5. - Conditions d'audition.

Le candidat ne présentera aucun défaut d'audition de nature à l'empêcher d'accomplir ses fonctions avec sécurité lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

III. - Attestation médicale de classe I.

III.1. - Obtention et renouvellement d'une attestation médicale.

III.1.1. - Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel-avion ou hélicoptère, de pilote de ligne-avion, de mécanicien navigant ou de navigateur subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

III.1.2. - Sauf indication contraire du III de la présente annexe, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel-avion ou hélicoptère, de pilote de ligne-avion, de mécanicien navigant ou de navigateur devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à l'article 7.

III.1.3. - Lorsque le médecin-examineur sera assuré que le candidat remplit les conditions du III de la présente annexe et satisfait aux dispositions générales des chapitres 1 et 2, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 1.

III.2. - Conditions d'aptitude physique et mentale.

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

III.2.1 - Le candidat 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.

III.2.2. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- une psychose ;
- l'alcoolisme ;
- la pharmacodépendance ;
- des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;
- une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable, qui seraient susceptibles de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence souhaitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

Le candidat ne présentera pas, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivront l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue.

Des antécédents de psychose toxique aiguë n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude, à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents.

III.2.3. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

- une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- des syndromes d'épilepsie ;
- des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

III.2.4. - Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions du médecin-examineur, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications, entraîneront l'inaptitude.

III.2.5. - Le candidat ne présentera aucune anomalie du coeur, congénitale ou acquise, qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. Des antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde entraîneront l'inaptitude.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculoventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

III.2.5. 1. - L'examen cardiologique comportera un électrocardiogramme lors de l'examen prévu pour la délivrance d'une licence et un électrocardiogramme sera requis lors des

examens révisionnels à des intervalles ne dépassant pas deux ans pour les candidats âgés de 30 à 40 ans et ne dépassant pas un an par la suite.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardio-vasculaire minutieux.

III.2.6. - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraînera l'inaptitude sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

III.2.7. - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

III.2.8. - Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique complétera l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.

L'examen pulmonaire initial comportera une radiographie et un examen radiographique sera effectué périodiquement par la suite.

III.2.9. - Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement de la cage thoracique ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude entraîneront l'inaptitude.

III.2.10. - L'emphysème pulmonaire ne sera considéré comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

III.2.11. - Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués entraîneront l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

III.2.12. - Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales ou de leurs annexes entraîneront l'inaptitude.

III.2.13. - Le candidat ne présentera aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.

III. 2.14. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, entraînera l'inaptitude.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes sera déclaré inapte jusqu'à ce que l'autorité médicale désignée, en possession de tous les détails de l'opération estime que les suites de l'opération ne sont plus de nature à exposer le candidat à une incapacité en vol.

III.2.15. - Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de qualifications entraîneront l'inaptitude.

III.2.16. - Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance anti-diabétique n'entraîneront pas nécessairement l'inaptitude.

III.2.17. - Les splénomégalies accentuées ou modérées dépassant de façon persistante le rebord costal entraîneront l'inaptitude.

III.2.18. - Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang entraîneront l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que ces affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

Le trait drépanocytaire ne sera pas considéré comme un motif d'inaptitude, à moins d'une évidence médicale positive contraire.

Lorsque les cas mentionnés en III.2.18. ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

III.2.19. - Tout symptôme d'affection organique des reins entraînera l'inaptitude lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire. Les urines ne devront renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin-examineur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux entraîneront l'inaptitude ; lorsqu'il s'agit d'un état passager l'inaptitude ne sera que temporaire.

III.2.20. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, entraînera l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie pourra ne pas entraîner l'inaptitude.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur l'appareil urinaire comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ses organes sera déclaré inapte jusqu'à ce que l'autorité médicale désignée, en possession de tous les détails, estime que les suites de l'opération ne risquent pas de provoquer une incapacité en vol.

III.2.21.- Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis sera tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examineur, qu'il a subi un traitement approprié.

III.2.22. - Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarées inaptées.

Les cas des candidates, ayant subi des opérations gynécologiques seront considérées individuellement.

III.2.23. - La grossesse sera considérée comme une cause d'inaptitude temporaire.

En l'absence de toute anomalie importante, les conclusions de médecins agréés permettent de déclarer l'aptitude de la candidate pendant les mois du milieu de sa grossesse.

III.2.24. - Après accouchement ou interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical et avoir été déclarée apte.

III.2.25. - Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraîneront l'inaptitude. Des séquelles fonctionnelles d'affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse

ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité des privilèges de la licence et des qualifications du candidat pourront ne pas entraîner l'inaptitude.

III.2.26. - Il n'existera :

- aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;
- aucune perforation non cicatrisée (non refermée) de la membrane tympanique.
- Une seule perforation non suppurante n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du candidat, dans ce cas, la licence sera renouvelée, à condition que l'intéressé satisfasse aux conditions d'audition de III.4 ;
- aucune obstruction permanente de la trompe d'Eustache ;
- aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire ; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

III.2.27. - La perméabilité nasale sera normale des deux côtés. Il n'existera aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. Les troubles de l'élocution et le bégaiement entraîneront l'inaptitude.

III.3. - Conditions de vision :

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

III.3.1. - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, de l'un ou l'autre des yeux ou de leurs annexes de nature à en affecter le fonctionnement au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

III.3.2. - Le candidat présentera un champ visuel normal.

III.3.3. - Le candidat présentera une acuité visuelle à distance égale au moins à 6/9 (20/30,0,7) pour chaque oeil pris séparément, avec ou sans verres correcteurs. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

- de posséder une acuité visuelle sans correction égale au moins à 6/6 (20/200,0,1) pour chaque oeil pris séparément ou une erreur de réfraction se situant entre plus ou moins 3 dioptries (erreur de sphéricité équivalente) ;
- de porter ces verres correcteurs lorsqu'il exercera les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;
- d'avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange appropriés lorsqu'il exercera les privilèges de la licence.

III.3.4. - Le candidat sera capable de lire le tableau N°5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N°14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte, à condition d'avoir ses verres à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence. Le candidat ne devra pas utiliser plus d'une paire de verres correcteurs pour démontrer qu'il répond à cette condition de vision. La correction unifocale pour vision rapprochée ne sera pas admissible.

Les tableaux N°5 et N°14 désignent des caractères Times Roman.

Un candidat qui a besoin d'une correction pour remplir cette condition de vision devra utiliser des verres en demi-lune, à double foyer, ou peut être à triple foyer, afin de pouvoir lire les instruments, une carte ou un manuel tenus à la main et passer à la vision à distance à travers le pare-brise sans enlever ses verres. Les verres correcteurs unifocaux pour vision rapprochée (verres entiers d'une seule puissance, appropriée à la lecture) réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance. Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des verres correcteurs, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lectures propres aux tâches visuelles dans le poste de pilotage correspondant aux types d'aéronefs qu'il peut être appelé à utiliser.

Le punctum proximum du candidat se situera à 30 cm lorsqu'il porte, le cas échéant, les verres correcteurs mentionnés en III.3.3.

III.3.5. - Un candidat qui ne se conformerait pas à cette disposition peut néanmoins être déclaré apte, à condition de prouver, à la satisfaction du service de délivrance des licences, qu'il porte des verres correcteurs pour vision rapprochée ou vision intermédiaire ou qu'il n'a pas besoin de cette correction à l'heure actuelle. Le candidat devrait être tenu de porter les verres nécessaires pour la vision rapprochée et la vision intermédiaire, ainsi que toute correction requise en III.3.3. lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

III.4. - Conditions d'audition.

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

III.4.1. - Le candidat, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs, lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et, par la suite, au moins une fois tous les trois ans, ne devra pas présenter, pour chaque oreille une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1000 et 2000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3000 Hz. Toutefois, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte, à condition :

- de présenter pour chaque oreille prise séparément, une acuité auditive équivalente à celle d'une personne normale avec un bruit de fond dont l'effet de masque sur la parole et les signaux radio simule des bruits du poste de pilotage ;
- de pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2m de ce dernier.

III.4.2. - A titre d'option, d'autres méthodes fournissant des résultats équivalents à ceux qui sont spécifiés en III.4.1. seront employées.

IV. - Attestation médicale de classe 2.

IV.1. - Obtention et renouvellement d'une attestation médicale.

IV.1.1. - Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé - avion ou hélicoptère, de pilote de planeur subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.

IV. 1.2. - Sauf indication contraire du IV de la présente annexe, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé - avion ou hélicoptère ou de pilote de planeur devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés par l'article 7.

IV.1.3. - Lorsque le médecin examinateur sera assuré que le candidat remplit les conditions du IV de la présente annexe et satisfait aux dispositions générales I et II, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 2.

IV.2. - Conditions d'aptitude physique et mentale.

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical :

IV.2.1. - Le candidat 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.

IV.2.2. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- une psychose ;
- l'alcoolisme ;
- la pharmacodépendance ;
- des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;
- une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable qui seraient susceptibles
- de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

Le candidat ne présentera pas, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivront l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue.

Des antécédents de psychose toxique aiguë n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude, à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents.

IV.2.3. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

- une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- des syndromes d'épilepsie ;
- des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

IV.2.4. - Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications, entraîneront l'inaptitude.

IV.2.5. - Le candidat ne présentera aucune anomalie du coeur, congénitale ou acquise, qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. Des antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde entraîneront l'inaptitude.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée

de dissociation auriculoventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

Lors de l'examen prévu pour la délivrance d'une licence, l'examen cardiologique comportera un électrocardiogramme, et un électrocardiogramme sera requis lors du premier examen révisionnel après 40 ans et par la suite tous les 5 ans au moins.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardio-vasculaire minutieux.

IV.2.6. - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraînera l'inaptitude, sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

IV.2.7. - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.

IV.2.8. - Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique complétera l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.

L'examen pulmonaire initial comportera une radiographie et un examen radiographique sera effectué périodiquement par la suite.

IV.2.9. - Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement de la cage thoracique ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude entraîneront l'inaptitude.

L'emphysème pulmonaire ne sera considéré comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

IV.2.10. - Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués entraîneront l'inaptitude. Les candidats atteints de lésion inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

IV.2.11. - Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales ou de leurs annexes entraîneront l'inaptitude.

IV.2.12. - Le candidat ne présentera aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.

IV.2.13. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes, exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, entraînera l'inaptitude.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes sera déclaré inapte jusqu'à ce que l'autorité médicale désignée en possession de tous les détails, estime que les suites de l'opération ne sont plus de nature à exposer le candidat à une incapacité en vol.

IV.2.14. - Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications entraîneront l'inaptitude.

IV.2.15. - Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance anti-diabétique pourront ne pas entraîner l'inaptitude. L'administration de substances anti-diabétiques pour le contrôle du diabète sucré entraînera l'inaptitude, sauf dans le cas des substances administrées par voie buccale dans des conditions qui permettent une surveillance et un contrôle médicaux appropriés et qui, selon les conclusions de médecins agréés, n'empêchent pas le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

IV.2.16 - Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions Lymphatiques et les maladies du sang entraîneront l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que ces affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

Le trait drépanocytaire ne sera pas considéré comme un motif d'inaptitude, à moins d'une évidence médicale positive contraire. Lorsque ces cas mentionnés ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

IV.2.17. - Tout symptôme d'affection organique des reins entraînera l'inaptitude lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire. Les urines ne devront renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin examinateur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux entraîneront l'inaptitude ; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

IV 2.18. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, entraînera l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie pourra ne pas entraîner l'inaptitude.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur l'appareil urinaire comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ses organes sera déclaré inapte jusqu'à ce que l'autorité médicale désignée, en possession de tous les détails, estime que les suites de l'opération ne risquent pas de provoquer une incapacité en vol.

IV.2.19. - Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis sera tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examinateur, qu'il a subi un traitement approprié.

IV.2.20. - Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarées inaptées.

Les cas des candidates ayant subi des opérations gynécologiques seront considérées individuellement.

IV.2.21. - La grossesse sera considérée comme une cause d'inaptitude temporaire.

En l'absence de toute anomalie importante, les conclusions de médecins agréés permettent de déclarer l'aptitude de la candidate pendant les mois du milieu de sa grossesse.

IV.2.22. - Après accouchement ou interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical et avoir été déclarée apte.

IV.2.23. - Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que tous les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraîneront l'inaptitude. Certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité des privilèges de la licence et des qualifications du candidat pourront ne pas entraîner l'inaptitude.

IV.2.24. - Il n'existera :

- aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;
- aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire ; les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

IV.2.25. - Il n'existera aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

IV.3. - Conditions de vision.

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

IV.3.1. - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, de l'un ou l'autre des yeux ou de leurs annexes de nature à en affecter le fonctionnement au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

IV.3.2. - Le candidat présentera un champ visuel normal.

IV.3.3. - Le candidat présentera une acuité visuelle à distance égale au moins à 6/12 (20/40, 0,5) pour chaque oeil pris séparément, avec ou sans verres correcteurs. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

- de porter ces verres correcteurs lorsqu'il exercera les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;
- d'avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange appropriés lorsqu'il exerce les privilèges de la licence.

Si l'acuité visuelle exigée en IV.3.3. n'est obtenue qu'au moyen de verres correcteurs et si l'acuité visuelle de l'un des deux yeux est inférieure à 6/10 (20/200,0,1), les candidats dont l'erreur de réfraction pour chaque oeil, se situe entre plus ou moins 5 dioptries (erreur de sphéricité équivalente) peuvent néanmoins être déclarés aptes sur avis de médecins agréés.

Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas l'épreuve de réfraction est renouvelée à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle non corrigée est mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité de déterminer à nouveau l'erreur de réfraction sont : une propriété de réfraction voisine de la limite d'admissibilité, une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

IV.3.4. - Le candidat sera capable de lire le tableau N°5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte, à condition d'avoir ses verres à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence. Le candidat ne devra pas utiliser plus d'une paire de verres correcteurs pour démontrer qu'il répond à cette condition de vision. La correction unifocale pour vision rapprochée ne sera pas admissible.

IV.4. - Conditions d'audition.

Le candidat devra pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur à une distance de 2m de ce dernier.

V. - Attestation médicale de classe 3.

V.1. - Obtention et renouvellement d'une attestation médicale.

V.1.1 - Les candidats 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.

V.1.2. - Sauf indication contraire du V de la présente annexe, 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 à l'article 7.

V.1.3. - Lorsque le médecin-examineur se sera assuré que le candidat remplit les conditions du V de la présente annexe et satisfait aux dispositions générales I et II, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 3.

V.2. - Conditions d'aptitude physique et mentale.

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

V.2.1. - Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

V.2.2. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- une psychose ;
- l'alcoolisme ;
- la pharmacodépendance ;
- des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes ;
- une anomalie mentale ou une névrose d'acuité notable, qui seraient susceptibles
- de mettre le candidat dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue, à moins que les conclusions de médecins agréés, n'indiquent que, dans certains cas particuliers, l'inaptitude du candidat à remplir cette condition n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée compromette la sécurité aérienne.

Le candidat ne présentera pas, dans ses antécédents médicaux reconnus ou dans ses diagnostics cliniques, d'anomalie mentale, de troubles de la personnalité ou de névroses qui, selon les conclusions de médecins agréés, risquent, selon toute vraisemblance, dans les deux ans qui suivront l'examen, de le rendre incapable d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue.

Des antécédents de psychose toxique aiguë n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude, à condition que la santé du candidat n'ait pas subi de dommages permanents.

V.2.3. - Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus, ni diagnostics cliniques des affections suivantes :

- une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- des syndromes d'épilepsie ;
- des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

V.2.4. - Les cas de traumatisme crânien dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence, entraîneront l'inaptitude.

V.2.5. - Le candidat ne présentera aucune anomalie du coeur, congénitale ou acquise, qui risque de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications. Lorsque, selon les conclusions de médecins agréés, un candidat est complètement rétabli à la suite d'un infarctus du myocarde, ce candidat peut être considéré en bonne santé.

Les affections courantes telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculoventriculaire peuvent être considérées comme rentrant dans les limites normales.

Lors de l'examen prévu pour la délivrance d'une licence, l'examen cardiologique comportera un électrocardiogramme, un électrocardiogramme sera requis lors du premier examen révisé après 40 ans et par la suite tous les cinq ans au moins, et lors des examens révisés dans tous les cas douteux.

L'électrocardiographie périodique sert à déceler les cas pathologiques. Ses indications ne sont pas suffisamment décisives pour justifier l'inaptitude sans un autre examen cardio-vasculaire minutieux.

V.2.6. - La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.

L'utilisation d'agents hypotenseurs entraînera l'inaptitude, sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins agréés, ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

V.2.7. - Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.

V.2.8. - Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique complétera l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.

L'examen pulmonaire initial comportera une radiographie et un examen radiographique sera effectué périodiquement par la suite.

L'emphysème pulmonaire ne sera considéré comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

V.2.9. - Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués entraîneront l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

V.2. 10. - Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales ou de leurs annexes entraîneront l'inaptitude.

V.2. 11. - Le candidat ne présentera aucune hernie susceptible de donner naissance à des symptômes entraînant une incapacité.

V.2.12. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, entraînera l'inaptitude.

V.2.13. - Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines qui risquent d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence, entraîneront l'inaptitude.

V.2.14. - Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut contrôler de façon satisfaisante sans l'administration d'une substance anti-diabétiques pourront ne pas entraîner l'inaptitude. L'administration de substances anti-diabétiques pour le contrôle du diabète sucré entraînera l'inaptitude, sauf dans le cas des substances administrées par voie buccale dans des conditions qui permettent une surveillance et un contrôle médicaux appropriés et qui, selon les conclusions de médecins agréés, n'empêchent pas le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

V.2.15. - Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions Lymphatiques et les maladies du sang entraîneront l'inaptitude, à moins que les conclusions de médecins agréés ne montrent que les affections ne risquent pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

Lorsque les cas mentionnés en V.2.16. ne constituent qu'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

V.2.16. - Tout symptôme d'affection organique des reins entraînera l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire. Les urines ne devront renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin-examineur comme pathologiquement significatif. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux entraîneront l'inaptitude ; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.

V.2.17. - Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires exposant le candidat à une incapacité, notamment toute obstruction par rétrécissement ou compression, entraînera l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie pourra ne pas entraîner l'inaptitude.

V.2.18. - Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis sera tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin-examineur, qu'il a subi un traitement approprié.

V.2.19. - Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels graves, réfractaires à tout traitement et qui risquent de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence seront déclarées inaptées.

V.2.20. - Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraîneront l'inaptitude. Des séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec l'exercice en sécurité de privilèges de la licence du candidat pourront ne pas entraîner l'inaptitude.

V.2.21. - Il n'existera :

- aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;
- aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire, les troubles passagers n'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

V.2.22. - Il n'existera aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. Les troubles de l'élocution et le bégaiement entraîneront l'inaptitude.

V.3. - Conditions de vision.

Les conditions ci-après sévront de base à l'examen médical.

V.3.1. - Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, de l'un ou l'autre des yeux ou de leurs annexes de nature à en affecter le fonctionnement au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

V.3.2. - Le candidat présentera un champ visuel normal.

V.3.3. - Le candidat présentera une acuité visuelle à distance égale au moins à 6/9 (20/30,0,7) pour chaque oeil pris séparément, avec ou sans verres correcteurs. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

- de posséder une acuité visuelle sans correction égale au moins à 6/60 (20/200,0,1), pour chaque oeil pris séparément, ou une erreur de réfraction se situant entre plus au moins 3 dioptries (erreur de sphéricité équivalente) ;
- de porter ces verres correcteurs lorsqu'il exercera les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ;
- d'avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange appropriés lorsqu'il exercera les privilèges de la licence.

V.3.4. - Le candidat sera capable de lire le tableau N 5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N 14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat pourra être déclaré apte, à condition d'avoir ses verres à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence. Le candidat ne devra pas utiliser plus d'une paire de verres correcteurs pour démontrer qu'il répond à cette condition de vision.

V.3.4.1. - Le punctum proximum du candidat se situera à 30 cm lorsqu'il porte, le cas échéant, les verres correcteurs stipulés en V.3.3. Un candidat qui ne se conformerait pas à cette disposition peut néanmoins être déclaré apte, à condition de prouver, à la satisfaction du service de délivrance des licences, qu'il porte des verres correcteurs pour vision rapprochée ou vision intermédiaire ou qu'il n'a pas besoin de cette correction à l'heure actuelle. Le candidat devrait être tenu de porter les verres nécessaires pour la vision rapprochée et la vision

intermédiaire, ainsi que toute correction requise en V.3.3. lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

V.4. - Conditions d'audition.

V.4.1. - Le candidat, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs, lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et, par la suite au moins une fois tous les trois ans, ne devra pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1.000 et 2.000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3.000 Hz. Toutefois, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte à condition :

- de présenter pour chaque oreille prise séparément, une acuité auditive équivalente à celle d'une personne normale avec un bruit de fond qui simule celui d'une ambiance de travail typique dans le contrôle de la circulation aérienne ; et
- de pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2m de ce dernier.

V.4.1.1. - A titre d'option, d'autres méthodes fournissant des résultats équivalents à ceux qui sont spécifiés en V.4.1. seront employées.

TABLEAU

**TABLEAU RELATIF AUX CONDITIONS DE DELIVRANCE ET PRIVILEGES
DES QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEURS ET DES FONCTIONS D'EXAMINATEURS ASSOCIEES**

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
FI	PPL	<p>Le Candidat doit justifier avoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) accompli au moins 200 heures de vol dont au moins 150 en tant que pilote commandant de bord ; 2) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant la demande ; 3) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un simulateur ou un système synthétique de vol ; 4) accompli au moins 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, comprenant un vol totalisant au moins 540 km (300 NM), au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet auront été effectués à deux aérodromes différents ; 5) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le Directeur de l'Aéronautique Civile (DAC). 	<p>Dispenser l'instruction en vue de la délivrance de la licence de pilote privé (PPL).</p>
	CPL	<p>Le Candidat doit justifier avoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) suivi de manière complète et satisfaisante un cours FI homologué ; 2) accompli au moins 800 heures de vol dont au moins 500 en tant que pilote commandant de bord ; 3) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve d'aptitude mentionnée en 6) ci-dessous ; 4) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un simulateur ou un système synthétique de vol ; 5) accompli au moins 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, comprenant un vol totalisant au moins 540 km (300 NM), au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet auront été effectués à deux aérodromes différents ; et 6) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC. 	<p>Dispenser de l'instruction en vue de la délivrance d'une licence de pilote professionnel (CPL), sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 150 heures d'instruction en vol.</p>

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
CRI	MONO	<p>Le candidat doit justifier avoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ; 2) accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol sur le type ou la classe d'avions correspondants ; 3) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC. 	<p>Dispenser l'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de classe ou de type avions monopilotes monomoteurs (MONO) sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.</p> <p>NB : Avant que les privilèges de la qualification CRI-MONO ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit justifier avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants et sous réserve de l'accord du DAC.</p>
	MULTI	<p>Le candidat doit justifier avoir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ; 2) accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondants ; 3) suivi un cours CRI homologué comprenant au moins 5 heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et 4) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC. 	<p>Dispenser l'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de classe ou de type avions monopilotes multimoteurs (MULTI) sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.</p> <p>NB : Avant que les privilèges de la qualification CRI-MULTI ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit justifier avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants et sous réserve de l'accord du DAC.</p>
IRI		<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification FI/CPL ; 2) avoir accompli au moins 300 heures en IFR en tant que pilote commandant de bord ; 3) avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours IRI homologué, comprenant une instruction théorique et au minimum 10 heures d'instruction en vol sur avion dont 5 heures sur simulateur de vol ; et 4) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.. 	<p>Dispenser l'instruction en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR).</p>

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
TRI	TR	Le candidat doit justifier avoir : 1) suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI homologué ; 2) accompli au moins 3000 heures de vol dont 1500 heures en tant que pilote d'avions multipilotes; 3) effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'avion correspondant; et	Dispenser l'instruction : 1) en vue de la délivrance d'une qualification de type avions multipilotes; 2) relative à la formation requise pour le travail en équipage (MCC) 3) relative aux cours de rafraîchissement et à l'entraînement périodique en vue du maintien de compétence des pilotes ;
	CC	4) dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par le DAC, une séance d'au moins 4 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI ; 5) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.	NB : Avant que les privilèges de la qualification TRI ne soient étendus à un autre type d'avion, le titulaire doit justifier avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions du type correspondant et sous réserve de l'accord du DAC.
	ATPL	En plus des conditions ci-dessus, le candidat doit justifier : 6) être titulaire de la qualification TRI/TR-CC durant au moins la dernière année précédant la demande et au cours de laquelle il a dispensé au minimum l'instruction de deux stages de qualification de type.	En plus des privilèges ci-dessus, dispenser l'instruction relative : 4) au stage pratique en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne (ATPL).
SFI	Le candidat doit justifier: 1) être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote; 2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de formation de qualification de type applicable ; 3) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ; 4) avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI homologué; 5) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par le DAC, une séance d'au moins 4 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI.	Dispenser l'instruction : 1) en vol simulé sur un simulateur de vol en vue de la délivrance de la qualification de type correspondante ; 2) relative à la formation requise pour le travail en équipage (MCC).	

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
FE	PPL	<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification FI/PPL ; 2) être titulaire de la licence marocaine de pilote professionnel ; 3) avoir effectué au moins 1000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au minimum 250 heures d'instruction en vol; 4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile. 	Conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé (PPL).
	CPL	<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification FI/CPL ; 2) être titulaire de la licence qualification de vol aux instruments ; 3) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au minimum 250 heures d'instruction en vol; 4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile. 	Conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote professionnel (CPL).
CRE	MONO	<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification CRI/MONO ; 2) être titulaire de la licence de pilote professionnel ; 3) avoir effectué au moins 500 heures d'instruction en vol ; 4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile. 	<p>Conduire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monopilotes monomoteurs (MONO); 2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.
	MULTI	<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification CRI/MULTI ; 2) être titulaire de la licence de pilote professionnel ; 3) avoir effectué au moins 800 heures d'instruction en vol dont au minimum 500 sur avions multimoteurs ; 4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile. 	<p>Conduire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monopilotes multimoteurs (MULTI); 2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.
IRE		<p>Le candidat doit justifier :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) être titulaire de la qualification IRI ; 2) avoir effectué au moins 800 heures d'instruction en vol dont au minimum 500 heures en IFR ; 3) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile. 	<p>Conduire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR) ; 2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de cette qualification,

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
TRE	TR	Le candidat doit justifier : 1) être titulaire de la qualification TRI correspondante ; 2) avoir effectué au moins 1000 heures d’instruction en vol ; 3) avoir subi avec succès l’épreuve d’habilitation sous la supervision d’un inspecteur de l’aéronautique civile.	Conduire : 1) l’épreuve d’aptitude en vue de la délivrance des qualifications de type avions multipilotes ; 2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications ;
	CC		En plus des privilèges ci dessus, conduire : 3) les contrôles sanctionnant les cours de rafraîchissement et l’entraînement périodique en vue du maintien de compétence des pilotes ; 4) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de la qualification de vol aux instruments ;
	ATPL	En plus des conditions ci-dessus justifier : 4) avoir effectué au moins 500 heures d’instruction en vol en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne ; 5) être titulaire de l’autorisation l’habilitant à exercer les privilèges d’IRE et avoir conduit dans les 12 mois précédant la demande au moins trois épreuves d’aptitude pour la délivrance de la qualification de vols aux instruments.	En plus des privilèges ci-dessus, conduire : 5) l’épreuve d’aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne (ATPL) ;
FIE		Le candidat doit justifier être titulaire de l’autorisation l’habilitant à exercer les privilèges de TRE/ATPL ; NB : l’autorisation de FIE est octroyée aux inspecteurs de l’aéronautique civile et à d’autres postulants si le besoin est justifié.	Conduire : 1) l’épreuve d’aptitude en vue de la délivrance des qualifications d’instructeur; 2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.

**TABLEAU RELATIF AUX CONDITIONS DE REVALIDATION ET DE RENOUELEMENT
DES QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEURS ET DES FONCTIONS D'EXAMINATEURS ASSOCIEES**

Qualification		Revalidation	Renouvellement en cas d'expiration
FI	PPL	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir effectué au moins 30 heures d'instruction en tant que FI.	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
	CPL	Le titulaire doit justifier avoir : <ul style="list-style-type: none"> - au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 30 heures d'instruction en tant que FI/CPL ; ou - suivi un cours de recyclage FI/CPL acceptable par le DAC. 	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir : <ol style="list-style-type: none"> 1) suivi un cours de recyclage FI/CPL acceptable par le DAC, 2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.
CRI	MONO	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir effectué au moins 30 heures d'instruction en tant que CRI/MONO.	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
	MULTI	Le titulaire doit justifier avoir : <ul style="list-style-type: none"> - au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 50 heures d'instruction en tant que CRI/MULTI ; ou - suivi un cours de recyclage CRI/MULTI acceptable par le DAC. 	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir : <ol style="list-style-type: none"> 1) suivi un cours de recyclage CRI/MULTI acceptable par le DAC ; 2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.
IRI		Le titulaire doit justifier avoir : <ul style="list-style-type: none"> - au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 50 heures d'instruction en tant que IRI ; ou - suivi un cours de recyclage IRI acceptable par le DAC. 	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir : <ol style="list-style-type: none"> 1) suivi un cours de recyclage IRI acceptable par le DAC ; 2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.

Qualification		Revalidation	Renouvellement en cas d'expiration
TRI	TR	Le titulaire doit justifier avoir : <ul style="list-style-type: none"> - au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 100 heures d'instruction en tant que TRI; ou - suivi un cours de recyclage TRI acceptable par le DAC. 	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
	CC		
	ATPL		
SFI		Le titulaire doit justifier avoir : <ul style="list-style-type: none"> - au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé une séance de simulateur d'au moins 4 heures d'un programme complet de qualification de type ; ou - suivi un cours de recyclage TRI acceptable par le DAC. 	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
FE		Justifier, chaque année de la période de validité de l'autorisation, avoir effectué au minimum deux épreuves d'aptitude pour la délivrance de la licence et/ou qualifications associées dans les limites des privilèges octroyés.	Sur demande à nouveau adressée à la Direction de l'aéronautique civile.
CRE			
IRE			
TRE			
FIE			