

RÉPUBLIQUE DU TCHAD
Unité – Travail - Progrès

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



RAT 01 – PARTIE PEL 5

**CONDITIONS DE DÉLIVRANCE
ET DE MAINTIEN EN ÉTAT
DE VALIDITÉ DES LICENCES
DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE
DE CABINE**

Édition 01 - Décembre 2018



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5
Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Equipage de Cabine

Page: ADM 2 de 8
Révision: 00
Date: 31/12/2018

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de Révision	Date de Révision
PG		01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
LPE	2	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
ER	3	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
LA	4	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
LR	5	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
TM	6 - 8	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
CHAPITRE A	1-11	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
CHAPITRE B	1-3	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
CHAPITRE C	1	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
PG APP / SUPPL	1	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
APPENDICE 1 A 005	1	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
APPENDICE 1 A 080	1-2	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
APPENDICE 1 B 025	1-4	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014
SUPPLEMENT. B 025	1-11	01	Décembre 2018	00	Décembre 2014



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5
Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Equipage de Cabine

Page: ADM 4 de 8

Révision: 00

Date: 31/12/2018

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	N° Amdt	Date	Motif



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5
Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Equipage de Cabine

Page: ADM 5 de 8
Révision: 00
Date: 31/12/2018

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
Annexe 01	OACI	Licences du personnel	11 ^{ème} Édition	Juillet 2011
			Amdt - 173	Appl : 08 Nov 2018
Annexe 01	OACI	Licences du personnel	12 ^{ème} Édition	juillet 2018
			Amdt - 175	Appl : 08 Nov 2018

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
Annexe 01	OACI	Licences du personnel	11 ^{ème} Édition	Juillet 2011
			Amdt - 173	Appl : 08 Nov 2018
Annexe 01	OACI	Licences du personnel	12 ^{ème} Édition	juillet 2018
			Amdt - 175	Appl : 08 Nov 2018



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

**Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Équipage de Cabine**

Page: ADM 6 de 8

Révision: 00

Date: 31/12/2018

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE B – LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE (CCM/L)

CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCM-I)

APPENDICES ET SUPPLÉMENTS



TABLE DES MATIÈRES (DÉTAILLÉE)

CHAPITRE A - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- PEL 5.A.001 Définitions et abréviations
- PEL 5.A.002 Autorité compétente
- PEL 5.A.005 Champ d'application
- PEL 5.A.010 Conditions de base pour exercer les fonctions de membre de l'équipage de cabine
- PEL 5.A.015 Demande et délivrance de licences
- PEL 5.A.020 Validation des licences étrangères
- PEL 5.A.025 Réserve
- PEL 5.A.030 Validité des licences et qualifications
- PEL 5.A.035 Suspension et révocation de la licence de membre d'équipage de cabine
- PEL 5.A.040 Aptitude physique et mentale
- PEL 5.A.045 Diminution de l'aptitude physique ou mentale
- PEL 5.A.050 Usage de substances psychoactives
- PEL 5.A.055 Circonstances particulières
- PEL 5.A.060 Documents et archivage
- PEL 5.A.065 Dispositif de formation
- PEL 5.A.070 État de délivrance de la licence
- PEL 5.A.075 Résidence habituelle
- PEL 5.A.080 Format et caractéristiques de la licence de personnel de cabine
- PEL 5.A.085 Décompte des heures de vol

CHAPITRE B – LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE (CCM/L)

- PEL 5.B.005 Élève membre d'équipage de cabine
- PEL 5.B.010 Âge
- PEL 5.B.015 Aptitude médicale
- PEL 5.B.020 Privilèges et conditions
- PEL 5.B.025 Formation initiale et examen
- PEL 5.B.030 Qualification(s) de types ou de variante d'aéronef



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

Conditions de Délivrance et de Maintien en Etat de Validité des Licences de Membre d'Equipage de Cabine

Page: ADM 8 de 8

Révision: 00

Date: 31/12/2018

PEL 5.B.035 Renouvellement de la licence (CCM)

CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCM-I/L)

PEL 5.C.005 Instruction – Généralités

PEL 5.C.010 Validité de la qualification –

PEL 5.C.015 Renouvellement de la qualification

APPENDICES ET SUPPLÉMENTS

APPENDICE 1 au PEL 5.A.005 Conditions minimales pour la délivrance d'une licence PEL 5 sur la base d'une licence ou d'un certificat national

APPENDICE 1 au PEL 5.A.080 Caractéristiques des licences de membre d'équipage de cabine

APPENDICE 1 au PEL 5.B.025 Programme de formation

SUPPLÉMENT au PEL 5.B.025 Connaissances théoriques, épreuves pratiques et examens



CHAPITRE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PEL 5.A.001 Définitions et abréviations

(a) Définitions

- (1) **Autorité de l'Aviation Civile.** Ce terme désigne l'Autorité de l'aviation civile du Tchad.
- (2) **Autres dispositifs de formation.** Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol ou les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation, et qui constituent un moyen de formation dans lequel un environnement de poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.
- (3) **Avion multipilote.** Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.
- (4) **Catégorie (d'aéronefs).** Classification des aéronefs selon des caractéristiques fondamentales spécifiées, tels qu'avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre.
- (5) **Contrôle de compétence.** Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.
- (6) **Copilote.** Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles de 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.
- (7) **Épreuve pratique d'aptitude.** Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification, et comprenant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.
- (8) **Étape.** Vol comprenant le décollage, le départ, un vol de croisière d'au moins 15 mn, l'arrivée, l'approche et l'atterrissage.
- (9) **Membre d'équipage de cabine.** Un membre d'équipage de cabine (CCM) est un personnel, titulaire d'une licence délivrée en application du RAT 01 PARTIE PEL 5, qui assure à bord des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, des fonctions sécurité-sauvetage.
- (10) **Mécanicien navigant.** Un mécanicien navigant est un membre de l'équipage de conduite, chargé à bord de l'aéronef, des moteurs, machines et instruments nécessaires à la navigation.
- (11) **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par



l'Autorité.

- (12) **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.
- (13) **Prorogation.** Acte administratif effectué pendant la période de validité d'une approbation ou qualification et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée sous réserve de remplir les conditions prévues.
- (14) **Qualification.** Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.
- (15) **Renouvellement.** (d'une approbation ou qualification). Acte administratif effectué après qu'une approbation ou qualification soit arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.
- (16) **Résidence habituelle.** La résidence habituelle est l'endroit où une personne réside au moins 185 jours par année calendaire en raison de ses attaches personnelles ou professionnelles.
- (17) **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.
- (18) **Temps de vol (Avion).** 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 de vol.
- (19) **Travail en équipage.** Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'autorité du pilote-commandant de bord.
- (20) **Type (d'aéronef).** Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.
- (21) **Validation (d'une licence).** Mesure prise par l'Autorité quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle reconnaît à une licence délivrée par un autre Etat la même valeur qu'à celles qu'elle délivre.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

Conditions de Délivrance et de Maintien en Etat de Validité des Licences de Membre d'Equipage de Cabine

Page: CH.A 3 de 11

Révision: 00

Date: 31/12/2018

(b) Abréviations et acronymes

- (1) **ADAC** : Autorité de l'Aviation Civile du TCHAD
- (2) **CSS** : Certificat sécurité sauvetage
- (3) **PNC** : Personnel Navigant de cabine
- (4) **RAT** : Règlements Aéronautiques du TCHAD.

PEL 5. A.002 Autorité compétente

- (a) Aux fins du présent règlement, pour le TCHAD, l'Autorité compétente est l'Autorité de l'Aviation Civile, en Abrégé ADAC.

PEL 5.A.005 Champ d'application

(voir Appendice 1 au PEL 5.A.005)

- (a) Le présent règlement établit les exigences relatives à la délivrance de la licence de membre d'équipage de cabine, ainsi que les conditions de validité et d'utilisation de la licence par son titulaire.
- (b) Lorsque les termes "licences", "qualifications", "autorisations", "approbations" ou "certificats" sont mentionnés dans le présent règlement, il est entendu qu'il s'agit de licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats délivrés en conformité avec ce règlement. Dans tous les autres cas, il est précisé que ces titres sont des licences ou certificats délivrés par un Etat étranger.

PEL 5.A.010 Conditions de base pour exercer les fonctions de membre de l'équipage de cabine

(a) Licence et qualifications

- (1) Nul ne peut exercer les fonctions de membre d'équipage de cabine d'un avion inscrit au registre d'immatriculation du Tchad s'il ne détient une licence et une qualification, ou un certificat en état de validité, conformes aux exigences du présent règlement et correspondant aux fonctions exercées, dans les conditions définies par ledit règlement ou par toute autre exigence notamment opérationnelle. La licence, qualification, ou certificat doit être :
 - (i) délivrée par l'ADAC; ou
 - (ii) délivrée par un autre Etat membre de l'OACI, et validée par l'ADAC conformément aux dispositions du PEL 5.A.015.



(b) Exercice des privilèges

- (1) Les privilèges des titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine consistent à remplir les fonctions de membres d'équipage de cabine dans l'exploitation, à des fins de transport aérien commercial d'aéronefs.
- (2) Les membres d'équipage de cabine peuvent exercer les privilèges spécifiés au point (1), pour autant qu'ils:
 - (i) soient titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine valide comme spécifié dans le présent règlement; et
 - (ii) satisfassent aux paragraphes PEL 5.A. et, ainsi qu'aux exigences applicables du RAT 01 - PARTIE PEL 3.
- (3) Le titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation ne peut exercer aucun privilège autre que ceux afférents à la licence, à la qualification ou à l'autorisation détenue.

(c) Recours, procédure d'application

- (1) L'ADAC peut à tout moment connaître des recours, limiter les privilèges ou suspendre tous licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats qu'il a délivrés conformément au présent règlement, s'il est établi que le titulaire de la licence n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les conditions fixées par ce règlement.
 - (i) Lorsque l'ADAC établit qu'un candidat à une licence de membre d'équipage de cabine ou titulaire d'une licence PEL 5 délivrée par un autre Etat contractant de l'OACI n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les conditions du présent règlement ou de se conformer à la réglementation nationale de la République du Tchad, l'ADAC informe l'État de délivrance. L'ADAC indiquera que pour des raisons de sécurité, le candidat à une licence ou le personnel de cabine titulaire d'une licence PEL 5 qu'il a dûment désigné à l'Etat de délivrance pour les raisons évoquées ci-dessus ne peut exercer à bord d'un aéronef enregistré au Tchad ou exercer à bord d'un aéronef dans l'espace aérien du Tchad.

PEL 5.A.015 Demande et délivrance

- (a) La demande de licence de membre d'équipage de cabine est introduite selon la forme et la manière établies par l'ADAC.
- (b) Les licences de membre d'équipage de cabine ne sont délivrées qu'aux candidats qui ont réussi l'examen au terme de la formation initiale, conformément au présent règlement.
- (c) Les licences de membre d'équipage de cabine sont délivrées:
 - (1) par l'ADAC; et/ou



- (2) par un organisme agréé par l'ADAC.

PEL 5.A.020 Validation des licences étrangères

- (a) Lorsqu'une personne, une organisation ou un service a obtenu une licence, une qualification, une autorisation, une approbation ou un certificat délivrés par un autre Etat contractant de l'OACI conformément aux exigences du présent règlement et aux procédures associées ou au moins équivalentes, ces licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats peuvent être acceptés, sous certaines conditions par l'ADAC.
- (b) Une licence ou un certificat délivré par un autre Etat contractant de l'OACI, peut être validée à la discrétion de l'ADAC en vue de son utilisation sur un aéronef immatriculé au Tchad. Les titulaires de licences de personnel de cabine qui demandent une validation doivent se conformer aux conditions prévues à l'Appendice 1 au PEL 5.A.005
- (c) La validation d'une licence de personnel de cabine est limitée à 6 mois à compter de la date de validation, sous réserve que la licence reste valide. Toute prorogation de la durée de validité est soumise à l'approbation de l'ADAC.
- (d) Avant de procéder à la validation d'une licence étrangère, l'ADAC doit demander au préalable confirmation de la validité de la licence auprès de l'État qui l'a délivrée.
- (e) Toutefois, l'ADAC se réserve le droit de faire passer des épreuves complémentaires appropriées par des examinateurs agréés ou par un organisme de formation agréé s'il apparaît que les conditions de délivrance d'une telle licence ou des qualifications qu'elle comporte ne sont pas équivalentes à celles du titre Tchadien correspondant.

PEL 5.A.025 Réserve

PEL 5.A.030 Validité des licences et qualifications

- (a) Tout titulaire de licence ne peut exercer les privilèges afférents à une licence ou une qualification que s'il maintient ses compétences en satisfaisant aux exigences appropriées du présent règlement.
- (b) La validité d'une licence est déterminée par la validité du certificat médical et par la satisfaction des recyclages périodiques.
- (c) La licence est délivrée pour une durée maximale de cinq ans.
après cette période, la licence doit être réémise.

Au cours de cette période de cinq ans, la licence sera réémise par l'ADAC pour toute autre raison administrative.



(1) ;

- (d) Dans le cas d'une réémission, les qualifications en état de validité seront reportées par l'ADAC sur la nouvelle licence.
- (e) Tout titulaire d'une licence doit effectuer la demande de réémission de sa licence auprès de l'ADAC. Cette demande doit inclure les documents nécessaires.
- (f) La licence de membre d'équipage de cabine ne doit pas être valide:
 - (1) s'il est suspendu ou révoqué par l'ADAC; ou
 - (2) si son titulaire n'a pas exercé les privilèges associés sur au moins un type d'aéronef au cours des 36 mois qui précèdent.

PEL 5.A.035 Suspension et révocation de la licence de membre d'équipage de cabine

- (a) Si les titulaires ne satisfont pas au présent règlement, leur licence de membre d'équipage de cabine peut être suspendue ou révoquée par l'ADAC.
- (b) En cas de suspension ou de révocation de leur licence de membre d'équipage de cabine par l'ADAC, les titulaires:
 - (1) sont informés par écrit de cette décision et de leur droit de faire appel, conformément au texte en vigueur;
 - (2) n'exercent pas les privilèges que leur donne leur licence de membre d'équipage de cabine;
 - (3) en informent sans délai le/les exploitant(s) qui ont recours à leurs services; et
 - (4) renvoient leur licence conformément à la procédure applicable établie par l'ADAC.

PEL 5.A.040 Aptitude physique et mentale

- (a) Aptitude
 - (1) Le détenteur d'un certificat médical doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.
- (b) Exigence du certificat médical
 - (1) Pour pouvoir demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence doit détenir un certificat médical de classe 2 valide adapté aux privilèges de la licence, selon des conditions fixées par le RAT 01 - PARTIE PEL 3.
- (c) Dispositions médicales
 - (1) Après l'examen médical, le candidat doit être informé de son aptitude, ou le cas échéant



de son inaptitude, ou de la révision des résultats de son examen par l'Autorité.

- (2) Le médecin examinateur agréé (M.E.A), le centre d'expertise de médecine aéronautique (CEMA) ou le service de médecine aéronautique (SMA), selon le cas, doit informer le candidat de toutes conditions (médicales, opérationnelles ou autres) limitant le cas échéant la formation au vol et /ou les privilèges de toutes licences à délivrer.

PEL 5.A.045 Diminution de l'aptitude physique ou mentale

- (a) Le titulaire d'une licence prévue au présent règlement doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées dès qu'il ressent une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.
- (b) Nul ne peut exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées pendant toute période au cours de laquelle il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire la délivrance ou le renouvellement de son certificat médical.
- (c) En cas de maladie, d'intervention chirurgicale, ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente (30) jours au moins, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical dans les conditions prévues au RAT 01 PARTIE PEL 3.

PEL 5.A.050 Usage de substances psychoactives

- (a) Les titulaires d'une licence ne doivent pas exercer les privilèges de leurs licences et des qualifications associées lorsqu'ils sont sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.
- (b) Les titulaires d'une licence ne doivent faire aucun usage de substances qui pose des problèmes.
- (c) Les titulaires de licences assurant des fonctions essentielles pour la sécurité et qui font usage de substances qui posent des problèmes doivent être identifiés et relevés de ces fonctions. La reprise de ces fonctions essentielles pour la sécurité peut être envisagée après un traitement satisfaisant ou, dans les cas où aucun traitement n'est nécessaire, lorsque l'intéressé aura cessé de faire un usage de substances qui pose des problèmes et qu'on aura déterminé qu'en poursuivant l'exécution de sa fonction, il n'est pas susceptible de compromettre la sécurité.

PEL 5.A.055 Circonstances particulières

- (a) Les dispositions du présent règlement ne répondent pas nécessairement à toutes les



situations. Au cas où son application aurait des conséquences non prévues ou si de nouvelles méthodes de formation et de contrôles n'étaient pas conformes à ses exigences, une dérogation peut être demandée à l'ADAC. Celle-ci ne peut être accordée que s'il est démontré qu'elle garantit ou aboutit à un niveau de sécurité au moins équivalent.

- (b) Les dérogations comprennent des dérogations à court terme et à long terme (6 mois).

PEL 5.A.060 Documents et archivage

Aux fins de démontrer la conformité avec les exigences applicables visées au paragraphe A.010, point (b), chaque titulaire conserve et produit sur demande sa licence de membre d'équipage de cabine ainsi que la liste et le dossier de formation et de contrôle concernant sa/ses qualification(s) de type ou de variante d'aéronef, sauf si l'exploitant qui a recours à ses services conserve de tels dossiers et peut les mettre rapidement à disposition sur simple demande de l'ADAC ou du titulaire.

PEL 5.A.065 Dispositif de formation

- (a) Les organismes de formation au certificat de sécurité sauvetage désirant dispenser la formation requise pour la délivrance de licences de membre d'équipage de cabine et des qualifications associées sont approuvés par l'ADAC. Les conditions pour l'approbation de ces organismes sont fixées par l'ADAC.
- (b) La formation exigée par le présent règlement:
- (1) est dispensée par des organismes de formation ou des exploitants de transport aérien commercial, agréés pour ce faire par l'ADAC;
 - (2) est dispensée par du personnel dûment expérimenté et qualifié pour les matières de la formation à couvrir; et
 - (3) est menée selon un programme et un plan de formation documentés dans l'agrément de l'organisme.

PEL 5.A.070 État de délivrance de la licence

- (a) Un candidat doit se conformer à toutes les conditions requises pour la délivrance de la licence après avoir effectué la formation et les contrôles correspondants. À la suite de la délivrance de cette licence, cet État sera dénommé «État de délivrance de la licence ».
- (b) L'État de délivrance de la licence peut déléguer certaines tâches de contrôles à un autre État membre de l'OACI. Toutefois, l'État délégataire continue d'assumer les responsabilités qui lui incombent en tant qu'État de délivrance.



- (c) Des qualifications additionnelles peuvent être acquises conformément au présent règlement dans d'autres États membres de l'OACI si elles ont été acquises conformément aux règles de ce règlement. Ces qualifications additionnelles seront reportées sur la licence par l'État de délivrance de la licence.
- (d) Un candidat ne peut détenir qu'une seule licence PEL 5.

PEL 5.A.075 Résidence habituelle –

(Voir Chapitre A – Définitions, point (16))

PEL 5.A.080 Format et caractéristiques de la licence de personnel de cabine

(Voir Appendice 1 au PEL 5.A.080)

La licence de personnel de cabine délivrée conformément au RAT 01 PARTIE PEL 5 est conforme aux caractéristiques suivantes :

(a) Contenu

Le numéro de la rubrique apparaît à côté de l'intitulé de la rubrique. Un format de licence standard figure à l'Appendice 1 au PEL 5.A.080. Les rubriques de I à XI sont permanentes; les rubriques de XII à XIV sont variables et peuvent figurer sur une page séparée ou détachable du document principal.

(1) Rubriques permanentes

- (i.) État de délivrance.
- (ii.) Titre de la licence.
- (iii.) numéro de série commençant par le N° PNC et suivi par des chiffres Arabes.
- (iv.) Nom et prénom du titulaire.
- (v.) Adresse du titulaire.
- (vi.) Nationalité du titulaire.
- (vii.) Signature du titulaire.
- (viii.) Désignation de l'Autorité et, si nécessaire, conditions sous lesquelles la licence a été délivrée.
- (ix.) Certificat de validité et autorisation pour les privilèges accordés.
- (x.) Signature de la personne délivrant la licence et date de la délivrance.
- (xi.) Sceau ou tampon de l'ADAC.

(2) Rubriques variables

- (xii.) Qualifications (pour le type) accompagnées des dates de validité.



(xiii.) Remarques (Inscriptions spéciales relatives aux limitations spécifiques et appositions de privilèges).

(xiv.) Tous autres renseignements requis par l'ADAC.

(b) Support

Les licences peuvent être en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquels les rubriques mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus ressortiront clairement.

Le papier ou tout autre support utilisé est destiné à empêcher ou révéler facilement tout effacement ou modification. Tout ajout ou suppression dans le document, sauf par des personnes dûment habilitées, doit être expressément autorisé par l'ADAC.

(c) Couleur

Le support des licences délivrées conformément au présent règlement est violet.

(d) Langue

Les licences sont rédigées en français avec une traduction en anglais.

PEL 5.A.085 Décompte des heures de vol

(a) Le détail de tous les vols effectués en tant que personnel de cabine doit être enregistré dans un relevé de vol dont le détail est fourni par l'exploitant. Le détail des vols effectués chez un exploitant, peut être enregistré sur un support informatique mis à jour par l'exploitant. Dans ce cas, l'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de cabine concerné, sur sa demande, un relevé de tous les vols effectués par lui, incluant les formations dispensées.

(b) Le relevé de vol doit contenir les informations suivantes :

(1) *Informations personnelles :*

Nom et adresse du titulaire.

(2) *Pour chaque vol :*

(i.) Nom du commandant de bord et du chef de cabine

(ii.) Date du vol (jour, mois, année)

(iii.) Lieux et heures de départ et d'arrivée

(iv.) Type (constructeur, modèle et variante) et immatriculation de l'aéronef

(v.) Durée du vol

(vi.) Temps de vol cumulé



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

Conditions de Délivrance et de Maintien en Etat de Validité des Licences de Membre d'Equipage de Cabine

Page: CH.A 11 de 11

Révision: 00

Date: 31/12/2018

(3) Fonction de membre d'équipage de cabine

Colonnes pour fournir les détails d'une fonction spécifique.

(c) Décompte du temps de vol

- (1) Le titulaire d'une licence de personnel de cabine peut décompter comme temps de vol la totalité du temps de vol pendant lequel il est en fonction personnel de cabine.
- (2) Le candidat ou le titulaire d'une licence de personnel de cabine peut décompter la totalité du temps de vol effectué en tant qu'élève, à condition que ce temps soit contresigné par l'exploitant ;
- (3) Temps d'instruction
- (4) Une récapitulation de la totalité du temps décompté par un candidat en instruction en vol en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, en instruction au sol aux instruments, doit être certifiée par l'instructeur dûment qualifié ayant délivré l'instruction ou par l'organisme, l'exploitant ou son représentant qualifié ayant délivré la formation.

(d) Présentation du temps de vol décompté :

Le titulaire d'une licence de personnel de cabine ou le stagiaire doit présenter pour vérification dans un délai raisonnable son relevé d'heures de vol à tout représentant de l'Autorité de l'aviation civile mandaté à cet effet. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son relevé de vol ou sur son relevé d'heures de vol sont exacts.



CHAPITRE B – LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE (CCM/L)

PEL 5.B.005 Élève membre d'équipage de cabine

- (a) Une carte de stagiaire est délivrée aux candidats à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine (CCM) dans les conditions fixées par l'ADAC.
- (b) Cette carte est délivrée par l'ADAC. Elle est valable vingt-quatre mois au terme desquels elle ne peut être renouvelée qu'une fois pour une période de même durée.
- (c) Le candidat à la délivrance d'une carte de stagiaire doit justifier d'une attestation d'emploi en tant que membre d'équipage de cabine ou d'un engagement de formation émanant d'une entreprise de transport aérien.
- (d) Cette carte permet notamment à son détenteur d'être inscrit par l'exploitant sur la liste d'équipage à condition qu'il reste titulaire d'une attestation d'aptitude physique et mentale requise pour le titulaire d'une licence de membres d'équipage de cabine.

PEL 5.B.010 Âge

(a) Âge minimal

Tout candidat à une licence de membre d'équipage de cabine doit être âgé de dix-huit (18) ans révolus.

(b) Limite d'âge

L'activité de membre d'équipage de cabine, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante(60) ans.

PEL 5.B.015 Aptitude médicale

Pour exercer les privilèges de la licence de membre d'équipage de cabine (CCM), un certificat médical de classe 2, délivré en application du RAT 01 - PARTIE PEL 3, en état de validité est exigé.

PEL 5.B.020 Privilèges et conditions

(a) Privilèges

Sous réserve de toutes autres limitations spécifiées dans la réglementation en vigueur, la licence de membre d'équipage de cabine permet à son titulaire, à bord des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial :

- (1) d'assurer la sécurité et le confort des passagers dans le cadre de la réglementation



opérationnelle en vigueur, des instructions et des consignes de l'exploitant.

- (2) d'assurer, sous l'autorité du commandant de bord, en cas d'urgence, une évacuation sûre et rapide des passagers; ainsi que les fonctions qui doivent être exécutées lorsque la situation le nécessite.
- (3) de veiller, à bord de la cabine, au respect de la réglementation opérationnelle, notamment les dispositions relatives à la sûreté.
- (4) d'assurer les services des prestations aux passagers suivant les usages internationaux et dans les meilleures conditions d'hygiène.
- (5) d'assurer certaines tâches d'administration et de trafic telles que le comptage des passagers, la vérification des quantités des marchandises, de l'embarquement et du débarquement.

(b) Conditions

- (1) La licence de membre d'équipage de cabine sanctionne un ensemble de connaissances de base théoriques et pratiques nécessaires pour exercer la fonction sécurité-sauvetage.
- (2) Tout candidat à une licence de membre d'équipage de cabine (CCM) qui remplit les conditions spécifiées dans les Appendices 1, 2 au PEL 5.B.025, remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence CCM.
- (3) Le candidat à la délivrance de la licence (CCM) doit en outre justifier, en qualité de navigant professionnel ou de membre d'équipage de cabine stagiaire, de l'accomplissement de (60) soixante heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par là même l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.

PEL 5.B.025 Formation initiale et examen

- (a) Les candidats à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine suivent une formation initiale aux fins de se familiariser avec l'environnement aéronautique et d'acquérir des connaissances générales et des compétences de base suffisantes pour remplir leurs tâches et exercer leurs responsabilités liées à la sécurité des passagers et du vol dans des conditions de vol normales, anormales et d'urgence.
- (b) Le programme de la formation initiale couvre au moins les matières spécifiées à l'Appendice 1 au PEL 5.B.025 du présent règlement. Il inclut une formation théorique et pratique.
- (c) Les candidats à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine doivent se



soumettre à un examen couvrant tous les sujets du programme de formation spécifié au point (b), à l'exception de la formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM), pour faire la preuve qu'ils ont atteint le niveau de connaissances et de compétences exigé au point (a).

- (d) L'exploitant doit assurer, en application du chapitre O du RAT 06 PARTIE OPS 1, la formation pour un ou plusieurs types d'aéronefs, des membres d'équipage de cabine. Il doit établir à cet effet une attestation. Le ou les types d'aéronefs sur lesquels le membre d'équipage de cabine a été formé seront portés sur la licence (CCM).

PEL 5.B.030 Qualifications de types ou de variante d'aéronef

- (a) Les titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine valide n'exercent leurs activités sur un aéronef que s'ils sont qualifiés conformément aux exigences applicables de la partie OPS.
- (b) Pour être qualifié pour un type ou une variante d'aéronef, le titulaire:
- (1) satisfait aux exigences applicables en matière de formation, de contrôle et de validité, qui couvrent de manière pertinente les aéronefs à exploiter :
 - (i.) formation propre à un type d'aéronef, stage d'adaptation de l'exploitant et familiarisation;
 - (ii.) formation aux différences;
 - (iii.) maintien des compétences; et
 - (2) a exercé son activité sur le type d'aéronef au cours des six mois précédents, ou a accompli le stage de remise à niveau pertinent et passé le contrôle correspondant avant d'exercer à nouveau sur ce type d'aéronef.

PEL 5.B.035 Renouvellement de la licence (CCM)

- (a) La licence de membre d'équipage de cabine doit être renouvelée tous les douze mois. Pour être renouvelée le titulaire de la licence doit :
- (1) produire un certificat d'aptitude médicale de classe 2 valide, délivré en application du RAT 01 - PARTIE PEL 3.
 - (2) justifier avoir satisfait à l'entraînement périodique prévu à l'Appendice 1 au paragraphe OPS1-O-040 du RAT 06 - PARTIE OPS 1.



CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCMI)

PEL 5.C.005 – Instruction – Généralités

- (a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial doit désigner parmi les membres d'équipage de cabine qu'il emploie des instructeurs (CCMI). Pour être désigné instructeur, un membre d'équipage de cabine doit :
- (1) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine (CCML)
 - (2) avoir exercé au moins deux (2) ans en qualité de chef de cabine dans les conditions prévues au paragraphe OPS 1.O.020 du RAT 06 – PARTIE OPS 1.
- (b) Cette qualification est apposée sur la licence du membre d'équipage de cabine par l'ADAC. À cet effet, l'exploitant doit établir une attestation.

PEL 5.C.010 – Validité de la qualification – CCMI

- (a) La qualification d'instructeur (CCMI) est valide douze (12) mois.

PEL 5.C.015 – Renouvellement de la qualification – CCMI

- (a) La qualification d'instructeur (CCMI) est renouvelée avec la licence de membre d'équipage de cabine (CCML). Pour que la qualification soit renouvelée, l'instructeur doit justifier avoir, durant les douze (12) mois écoulés :
- (1) dispensé la formation, ou participé à la formation lors :
 - des stages d'adaptation et formation aux différences prévus à l'OPS 1.O.030 du RAT 06 – PARTIE OPS 1, ou
 - des vols de familiarisation prévus à l'OPS 1.O.035 du RAT 06 – PARTIE OPS 1, ou
 - des entraînements périodiques prévus à l'OPS 1.O.040 du RAT 06 – PARTIE OPS 1, ou
 - des remises à niveau prévues à l'OPS 1.O.045 du RAT 06 – PARTIE OPS 1,
 - (2) avoir exercé en qualité de chef de cabine durant la période de validité de sa qualification d'instructeur (CCMI).
- (b) L'exploitant doit établir à cet effet une attestation justifiant la satisfaction des exigences prévues aux (1) et (2) ci-dessus.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

**Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Equipage de Cabine**

Page: PG APP 1 de 1

Révision: 00

Date: 31/12/2018

APPENDICES ET SUPPLÉMENTS

**APPENDICE 1 au PEL 5.A.005 : Conditions minimales pour la délivrance d'une licence PEL 5 sur la base d'une licence ou d'un « certificat national de sécurité sauvetage – CSS » (voir PEL 5.A.005)****(1) Licence de membre d'équipage de cabine**

Une licence de membre d'équipage de cabine, délivrée par un État membre de l'OACI conformément à sa réglementation nationale peut être remplacée par une licence conforme au RAT 01 PARTIE PEL 5 sous réserve de l'application des conditions ci-après définies :

- (a) satisfaire aux conditions de renouvellement de la licence de membre d'équipage de cabine prévues au PEL 5.B.035 correspondant aux privilèges de la licence détenue.
- (b) démontrer auprès de l'ADAC qu'une connaissance satisfaisante du RAT 01 - PARTIE PEL 5 et du RAT 01 PARTIE - PEL 3 a été acquise, dans les conditions fixées par l'ADAC.
- (c) démontrer son aptitude à utiliser la langue officielle du pays de l'exploitant ainsi que la langue anglaise conformément aux fonctions exercées en matière de sécurité-sauvetage en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence.
- (d) remplir les conditions d'expérience et toutes les autres conditions indiquées dans les tableaux ci-dessous :

Licence ou certificat national détenu	Expérience <u>acquise dans le cadre des privilèges de ces licences</u>	Autres conditions	Licence PEL 5 obtenue en remplacement	Suppression des conditions
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Licence de membre d'équipage de cabine ou certificat équivalent	> à 60 heures sur avion	Aucune	CCM/L	Non applicable

(2) Qualification d'instructeur

Qualifications ou privilèges obtenus selon la réglementation nationale	Justification	Toutes autres	Qualification PEL 5 obtenue en remplacement
(1)	(2)	(3)	(4)
Instructeur de membre d'équipage de cabine	Attestation d'un responsable désigné par l'exploitant quant à l'aptitude à l'instruction	Démontrer auprès de l'ADAC qu'une connaissance satisfaisante du PEL 5 et du PEL 3 a été acquise dans des conditions fixées par l'ADAC	CM-I



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PART PEL 5

Conditions de Délivrance et de Maintien en Etat de Validité des Licences de Membre d'Équipage de Cabine

Page: APP 1 de 2

Révision: 00

Date: 31/12/2018

APPENDICE 1 au PEL 5.A.080 : Caractéristiques des licences de membre d'équipage de cabine

- (1) À tout moment dans l'exercice de ses fonctions, un membre d'équipage de cabine doit pouvoir présenter sa licence et un certificat médical en état de validité.
- (2) Un document officiel contenant une photographie doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence.
- (3) Toute remarque médicale particulière (notamment la nécessité du port de lunettes ou de lentilles) doit être portée sur le certificat médical.

FORMAT STANDARD DE LA LICENCE PEL 5

Page de couverture

Autorité de l'Aviation Civile du Tchad - (ADAC)
Civil Aviation Authority of Chad-(ADAC)

LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE
CABIN CREW MEMBER LICENSE

Délivrée en application de l'Annexe 6.1 de l'OACI
et des règlements PEL 5
*Issued in application of ICAO Annex 6.1
and PEL 5 standards*

Page 2

I	État de délivrance / <i>(State of issue)</i> :
III	Numéro de la licence / <i>(Licence number)</i>
IV	Nom et prénoms du titulaire <i>(Last and first name of holder)</i>
XIV	Date (voir instructions) et lieu de naissance <i>(Date and place of birth)</i> :
V	Adresse <i>(Address)</i> : Rue, ville, département, code postal
VI	Nationalité <i>(Nationality)</i>
VII	Signature du titulaire <i>(Signature of holder)</i>
VIII	Autorité de délivrance et conditions sous lesquelles la licence est délivrée. <i>(Issuing Authority and requirements under which the licence is issued)</i>
X	Date et signature de l'agent ayant délivré la licence. <i>(Date and Signature issuing officer)</i>
XI	Sceau ou tampon de l'Autorité de délivrance <i>(Seal or stamp of issuing Authority)</i> :



II	Intitulé de la licence, date de la délivrance initiale et code du pays. <i>(Title of licence, date of initial issue and country code)</i>
IX	Validité : la licence doit être ré-émise au plus tard le.... Les privilèges de la licence doivent être exercés seulement si le titulaire détient un certificat médical valide pour les privilèges requis. Un document officiel contenant une photo doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence. <i>(Validity) : (this licence is to be re-issued not later than The privileges of this licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privileges. A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder).</i>
XII	Privilèges : Le titulaire de cette licence a démontré sa compétence pour travailler en anglais à bord. (autres langues à spécifier). <i>(The holder of this licence has demonstrated competence to operate on board aircraft in English.)</i>
XIII	Remarques : (ex : valable uniquement dans le pays de délivrance) <i>(Remarks) : (e.g. valid only in the country of issue)</i>

XII – Qualifications à proroger <i>(Ratings to be revalidated)</i>	
<i>Formation au Type</i> <i>(Training type)</i>	<i>Remarques / Restrictions</i> <i>Remarks / Restrictions</i>
Instructeurs (CM-I) / Instructors (CM-I)	



APPENDICE 1 au PEL 5.B.025 : PROGRAMME DE FORMATION

A FORMATION INITIALE ET EXAMEN

Le programme de la formation initiale comprend au moins les matières suivantes:

1. Connaissance générale et théorique de l'aviation et de la réglementation aéronautique couvrant tous les éléments applicables aux tâches et/ou responsabilités exigées d'un équipage de cabine:

- 1.1 la terminologie de l'aéronautique, la théorie du vol, les règles de répartition des passagers, les zones d'exploitation, la météorologie et les effets d'une contamination des surfaces de l'aéronef;
- 1.2 les règlements aéronautiques propres à l'équipage de cabine et le rôle de l'ADAC;
- 1.3 les tâches et responsabilités de l'équipage de cabine en cours d'exploitation et la nécessité de réagir rapidement et efficacement aux situations d'urgence;
- 1.4 une compétence et une aptitude physique permanentes pour exercer des fonctions de membre d'équipage de cabine, notamment en ce qui concerne les limitations de temps de vol et de service et les exigences en matière de repos;
- 1.5 l'importance de veiller à ce que les documents et manuels pertinents soient à jour et comportent les modifications fournies par l'exploitant le cas échéant;
- 1.6 l'importance que revêt l'exécution des tâches par l'équipage de cabine conformément au Manuel d'exploitation de l'exploitant;
- 1.7 l'importance du briefing avant le vol de l'équipage de cabine et la communication des informations de sécurité requises pour remplir leurs tâches spécifiques; et
- 1.8 l'importance d'identifier les circonstances dans lesquelles les membres de l'équipage de cabine ont la faculté et la responsabilité de déclencher une évacuation et d'autres procédures d'urgence.

2. Communication

Au cours de la formation, l'accent est mis sur l'importance que revêt une communication efficace entre l'équipage de cabine et l'équipage de conduite, notamment en matière technique, et concernant l'utilisation d'une langue et d'une terminologie communes.

3. Cours d'initiation aux facteurs humains (HF) en aéronautique et à la gestion des ressources d'équipage (CRM)

Ce cours est dispensé par au moins un instructeur de CRM pour les membres d'équipage de cabine. Les éléments de la formation sont couverts en profondeur et comprennent au moins les éléments suivants:

- 3.1 Généralités: facteurs humains en aviation, instruction générale relative aux principes et objectifs de la



CRM, performances et limites humaines;

3.2 Du point de vue de chaque membre d'équipage de cabine: perception de soi, erreur humaine et fiabilité, attitudes et comportements, autoévaluation; stress et gestion du stress; fatigue et vigilance; confiance en soi; évaluation de la situation, acquisition et traitement des informations.

4. Prise en charge des passagers et surveillance de la cabine

4.1 l'importance de l'attribution correcte des sièges par rapport à la masse et au centrage de l'avion, des catégories spéciales de passagers et de la nécessité d'installer des passagers valides près des sorties non surveillées;

4.2 règles relatives à l'arrimage adéquat des bagages de cabine et des éléments nécessaires au service de cabine, ainsi que le danger qu'ils peuvent comporter pour les occupants de la cabine, ou qu'ils peuvent entraîner en obstruant ou endommageant l'équipement de secours ou les sorties de l'aéronef;

4.3 conseils concernant la détection et la gestion des passagers sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, ou ayant un comportement agressif;

4.4 précautions à prendre lorsque des animaux vivants sont transportés dans la cabine;

4.5 tâches à mettre en œuvre en cas de turbulences, y compris la sécurisation de la cabine; et

4.6 méthodes de motivation des passagers et de gestion des foules, nécessaires pour accélérer une évacuation d'urgence.

5. Aspects aéromédicaux et premiers secours

5.1 instructions générales relatives aux aspects aéromédicaux et à la survie;

5.2 effets physiologiques du vol, en mettant particulièrement l'accent sur l'hypoxie, les besoins en oxygène, la fonction de la trompe d'Eustache et les barotraumatismes;

5.3 notions de premiers secours, notamment en ce qui concerne:

- (a) le mal de l'air;
- (b) les troubles gastro-intestinaux;
- (c) l'hyperventilation;
- (d) les brûlures;
- (e) les plaies;
- (f) les pertes de conscience; et
- (g) les fractures et les blessures des tissus mous;

5.4 les urgences médicales en vol et les premiers secours associés, couvrant au moins:

- (a) l'asthme;
- (b) le stress et les réactions allergiques;



- (c) les états de choc;
 - (d) le diabète;
 - (e) l'étouffement;
 - (f) l'épilepsie;
 - (g) l'accouchement;
 - (h) les attaques; et
 - (i) les crises cardiaques;
- 5.5 l'utilisation de matériel adéquat, notamment l'oxygène de premiers secours, les trousse de premiers secours et les trousse médicales d'urgence, ainsi que leur contenu;
- 5.6 formation pratique de réanimation cardio-pulmonaire pour chaque membre d'équipage de cabine, à l'aide d'un mannequin prévu à cet effet et en prenant en compte les caractéristiques de l'environnement d'un aéronef; et
- 5.7 la santé et l'hygiène en voyage, y compris:
- (a) l'hygiène à bord;
 - (b) le risque de contacts avec des maladies infectieuses et les moyens visant à réduire de tels risques;
 - (c) la manipulation de déchets hospitaliers;
 - (d) la désinfection des aéronefs;
 - (e) la prise en charge d'un décès à bord; et
 - (f) la gestion de la vigilance, les effets physiologiques de la fatigue, la physiologie du sommeil, le rythme circadien et les changements de fuseaux horaires.
- 6. Marchandises dangereuses conformément aux techniques de l'OACI applicables**
- 7. Aspects sécuritaires généraux en aéronautique**
- 8. Formation à la lutte contre le feu et la fumée**
- 8.1 l'accent sur la responsabilité de l'équipage de cabine de réagir rapidement à des situations d'urgence en cas d'incendie et de dégagement de fumée, et, plus particulièrement, sur l'importance de l'identification du véritable foyer de l'incendie;
- 8.2 l'importance de l'information immédiate de l'équipage de conduite et des actions requises pour la coordination et l'assistance dès la détection d'un incendie ou d'un dégagement de fumée;
- 8.3 la nécessité de contrôler fréquemment les zones à risque d'incendie, notamment les toilettes et les détecteurs de fumée correspondants;



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5
Conditions de Délivrance et de Maintien
en Etat de Validité des Licences
de Membre d'Equipage de Cabine

Page: APP 4 de 4
Révision: 00
Date: 31/12/2018

8.4 la classification des incendies, ainsi que des agents d'extinction et des procédures appropriés à des situations d'incendie spécifiques;

8.5 les techniques de mise en œuvre des agents d'extinction, les conséquences d'une utilisation inadéquate et leur utilisation dans un espace confiné y compris une formation pratique pour la lutte contre le feu et pour la mise et l'utilisation des équipements de protection contre la fumée employés dans l'aviation; et

8.6 les procédures générales des services d'urgence au sol dans les aérodromes.

9. Formation à la survie

9.1 les principes de survie en environnements hostiles (par exemple, région polaire, désert, jungle, mer); et

9.2 la formation à la survie en milieu aquatique, qui comprend la mise et l'utilisation dans l'eau d'un équipement personnel de flottaison et l'utilisation de radeaux de sauvetage ou de matériel similaire, ainsi que des exercices pratiques dans l'eau.



SUPPLÉMENT AU PEL 5. B025 : CONNAISSANCES THÉORIQUES, ÉPREUVES PRATIQUES ET EXAMENS

B.1

Un candidat à une licence de membre d'équipage de cabine (CCM) doit satisfaire à des épreuves théoriques, à une épreuve de natation et à des épreuves pratiques :

- (a) Les épreuves théoriques sont écrites. Elles portent sur le programme des connaissances défini à la section B2 du présent appendice. Elles comportent une épreuve de sécurité et sauvetage et une épreuve de secourisme. Elles se présentent sous forme de questionnaire à choix multiple et sont notées suivant un système de points. Un point est attribué pour la bonne réponse à une question. Aucun point n'est attribué pour une réponse fausse, pour une absence de réponse ou dans le cas de plusieurs réponses à une même question. Les candidats déclarés reçus aux épreuves théoriques reçoivent du jury nommé par l'ADAC, un certificat d'aptitude valable deux ans ;
- (b) L'épreuve de natation est destinée à vérifier l'aisance dans l'eau du candidat. À cet effet, chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager 50 m, sans arrêt en deux minutes au maximum.
- (c) Les épreuves pratiques comportent une épreuve de sécurité et sauvetage et une épreuve de secourisme. Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques ainsi qu'à l'épreuve de natation, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques en état de validité. Les candidats déclarés reçus aux épreuves pratiques reçoivent du jury d'examen un certificat d'aptitude valable deux ans.
 - (1) L'épreuve pratique de sécurité et sauvetage porte sur les exercices pratiques définis à la section B3 du présent appendice. Elle comporte au minimum pour chaque candidat :
 - l'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprié, le candidat s'étant au préalable équipé d'un moyen fournissant de l'oxygène ;
 - l'utilisation, simulée si nécessaire, d'un moyen de signalisation ;
 - le remorquage dans l'eau, sur 25 m, d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé, ou l'embarquement dans un canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.
 - (2) L'épreuve de secourisme porte sur les exercices pratiques définis à la section B3 du présent appendice. Elle comporte au minimum pour chaque candidat :
 - l'exécution correcte d'un bandage ;
 - une immobilisation de fracture ;



- un exercice de respiration artificielle type bouche-à-bouche avec massage cardiaque externe effectué sur mannequin.
- (3) Une partie des exercices des épreuves pratiques de sécurité et sauvetage peut être passée à l'occasion de l'épreuve de natation.
- (d) La durée et le coefficient de chaque épreuve sont déterminés comme suit :
- (1) *Épreuves théoriques*
- Sécurité et sauvetage : durée 1h
 - Secourisme: durée: 30 min.
- (2) *Épreuve de natation* : durée 2 min au maximum; éliminatoire
- (3) *Épreuves pratiques*
- Sécurité et sauvetage: durée non limitée; coefficient 2;
 - Secourisme: durée non limitée; coefficient 1
- (e) Le jury d'examen est nommé par l'ADAC. Les épreuves pratiques sont passées devant des examinateurs habilités et désignés par le président du jury d'examen. Elles sont effectuées dans des installations, sur des matériels, à bord d'aéronefs ou de simulateurs d'entraînement, approuvés par le président du jury d'examen et mis à disposition par les compagnies aériennes ou des organismes publics ou privés. Tout candidat informe le président du jury d'examen du lieu où il souhaite être convoqué pour subir les épreuves pratiques.
- Pour être déclaré reçu aux épreuves théoriques, le candidat doit obtenir au moins 70/100 du nombre maximum de points dans chaque matière.
- L'épreuve de sécurité et sauvetage comporte un minimum de quarante questions et celle de secourisme de vingt questions. Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est éliminé. Pour être déclaré reçu aux épreuves pratiques, le candidat doit avoir obtenu une note supérieure ou égale à 12 sur 20 aux épreuves pratiques après application des coefficients prévus ci-dessus. Une note inférieure à 10 sur 20 à l'une des épreuves pratiques est éliminatoire.
- Les candidats titulaires du diplôme d'État de maître-nageur sauveteur sont regardés comme ayant satisfait à l'épreuve de natation sans avoir à s'y présenter.
- (f) Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de tout candidat ayant commis une fraude au cours des examens sont les suivantes :
- exclusion de la session d'examen en cours par décision du président du jury (après audition du candidat) ;
 - interdiction (après audition du candidat) de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs



sessions d'examens de membre d'équipage de cabine par décision de l'ADAC sur proposition du président du jury.

B2 Programme des connaissances théoriques exigées pour l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine.

Symboles

Les symboles sont utilisés pour servir de guide aux candidats et aux examinateurs :

C : connaissance.

Connaissance dans ses grandes lignes d'une idée générale sans aucun développement de détail, en particulier mathématique. Ces connaissances peuvent notamment être testées à partir de questions d'application ou des exercices pratiques.

A : application.

Connaissance et informations acquises et nécessaires pour remplir la fonction.

P: pratique.

Capacité pour le candidat à faire un certain nombre d'opérations précises, dans un contexte déterminé.

1. Sécurité, sauvetage

1.1. Éléments de connaissances aéronautique

1.1.1. Vulgarisation aéronautique

1.1.1.1. L'aéronef : structures et systèmes :

a) La cellule et le vol :

C

- fuselage (cabine, poste) ;
- voilure ;
- empennages ;
- commandes et dispositifs de sustentation ;
- notions de chargement et de centrage.

b) Les circuits :

C

- circuit électrique: servitudes ; éclairage de secours ;
- circuit hydraulique ;
- conditionnement d'air, pressurisation ;
- oxygène ;
- eau ;
- interphone, annonces au public.



c) Moyens d'accès et d'évacuation :

A

- portes et escaliers ;
- issues d'ailes ;
- moyens aux portes et issues (assistance, toboggan) ;
- issue accidentellement inutilisable ;
- issues postes et moyens correspondants.

1.1.1.2. Notions sommaires de météorologie appliquée :

C

- la composition de l'atmosphère ;
- les nuages, les orages, la turbulence ;
- les conditions climatiques régionales et saisonnières.

1.1.1.3. Unités de mesures utilisées en aéronautique :

- longueurs : mètre, pied, pouce, mille marins ;
- vitesse: kilomètre-heure, nœud ;
- pression : millibar, PSI

1.1.2. Organisation des services de recherche et de sauvetage

1.1.2.1. L'OACI : son rôle.

1.1.2.2. Les services de navigation aérienne :

- découpage en FIR ;
- mission d'information ;
- mission de contrôle ;
- mission d'alerte.

1.1.2.3. Les services SAR.

1.1.3. Études de statistiques d'incidents ou d'accidents: conséquences pratiquesC

1.2. Réglementation

A

1.2.1. Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages.

1.2.2. Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine :

- responsabilité et tâches des différents membres d'équipage ;
- composition des équipages ;
- formation, entraînement, recyclage.

1.3. Consignes générales en vol normal

A

1.3.1. La visite prévol, son but et sa réalisation.



1.3.2. Consignes à respecter et à faire respecter pendant les différentes phases du vol :

- embarquement des passagers ;
- roulage ;
- décollage ;
- montée ;
- croisière ;
- turbulence ;
- descente ;
- atterrissage ;
- transit avec passagers à bord sans avitaillement en carburant ;
- transit avec passagers à bord, embarquement et débarquement avec avitaillement en carburant.

1.4. Consignes générales en cas d'urgence

A

1.4.1. Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage en cas d'urgence.

1.4.2. Feu et fumée :

- différents types de feu et leur identification ;
- moyens de prévention ;
- moyens d'extinction (y compris les moyens pour éviter une reprise de l'incendie) ;
- protection contre la fumée (équipage et passagers).

1.4.3. Dépressurisation :

A

- Différents types de dépressurisation.
- Phénomènes physiques associés à la dépressurisation rapide. Procédure de descente d'urgence.
- Action des membres d'équipage de cabine dans chaque type de dépressurisation.

1.4.4. Atterrissage et amerrissage forcé :

A

- Préparation d'un atterrissage forcé.
- Préparation d'un amerrissage forcé.
- Atterrissage forcé non préparé.
- Amerrissage forcé non préparé.

1.4.5. Évacuation d'urgence :

A

- Procédures d'évacuation d'urgence.
- Responsabilité du déclenchement d'une évacuation. Évacuation sur terre.



- Évacuation sur mer.
- Action des membres d'équipage de cabine lors de phases inusuelles : accélération-arrêt.

1.4.6. Conduite à tenir dans les cas particuliers suivants : A

- Passager perturbant l'ordre en cabine (ivresse, folie).
- Rixe entre passagers.
- Attaque de l'équipage par un ou plusieurs passagers. Détournement d'aéronef.
- Alerte à la bombe.

1.4.7. Notions de comportement individuel et collectif en cas d'accident ou d'incident. C

1.5. La survie

1.5.1. Principales agressions dans chaque type de survie : C

- Déshydratation.
- Chaleur.
- Froid.
- Environnement.
- Faim.
- Peur.

1.5.2. L'utilisation des moyens dont on dispose pour y faire face dans chacun des cas suivants : A

- Survie en mer (à proximité et loin des côtes) ;
- Survie en zone désertique (chaude et froide) ;
- Survie en zone tropicale ;
- Survie en haute montagne.

2 . Secourisme aéronautique

Note.— Les candidats devront avoir une connaissance précise du rôle de l'équipage en matière de secourisme, notamment des limites de son action et de la collaboration nécessaire avec les services médicaux d'urgence et avoir acquis la terminologie de base.

2.1. Notions sommaires d'anatomie et de physiologie

- 2.1.1. Le système nerveux, le cerveau. C
- 2.1.2. Le squelette C
- 2.1.3. Le système cardiorespiratoire C
- 2.1.4. L'appareil digestif C



2.2. Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme

2.2.1. Réactions physiologiques dues aux vols en altitude :

A

- caractéristiques physiques et chimiques de l'atmosphère ;
- effets liés à l'altitude: l'hypoxie ;
- effets sur les cavités semi-closes ;
- effets liés aux variations de pression rapides ou explosives ;
- effets liés à l'ozone.

2.2.2. Autres réactions physiologiques :

- effets liés à la sécheresse de l'air ; A
- effets liés aux turbulences ; mal de l'air ;
- effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ;
- effets liés au déplacement (durée du voyage, vol de nuit, décalage horaire, choc climatique).

2.2.3. Réactions psychologiques au voyage aérien.

A

2.2.4. Incidents et accidents médicaux observés à bord :

C

- fréquences; conséquences pratiques.

2.3. Le secourisme à bord

2.3.1. Matériel disponible et modalités d'utilisation :

A

2.3.1.1. Composition et utilisation des trousse médicales :

- trousse de premier secours ;
- trousse d'urgence.

2.3.1.2. Notions sur la composition et l'utilisation de la trousse de docteur.

2.3.1.3. Matériel improvisé à bord.

2.3.1.4. Rédaction d'un compte rendu.

2.3.1.5. Principe de liaison avec les services médicaux d'urgence.

2.3.2. Prise en charge et examen d'un malade ou d'un blessé

A

2.3.3. Prévention et traitement des incidents mineurs

A

- mal de l'air ;
- hyperventilation et tétanie ;



- otites barotraumatiques ;
 - corps étrangers dans l'œil, dans l'oreille ;
 - brûlures et plaies de faible étendu ;
 - piqûres et morsures diverses ;
 - petites hémorragies nasales et dentaires ;
 - troubles digestifs.
- 2.3.4. Traitement de certains cas particuliers : A
- troubles du comportement ;
 - effets de l'alcool, de la drogue ;
 - épilepsie ;
 - coup de soleil.
- 2.3.5. L'accouchement à bord : A
- attitude pratique et soins à la mère et à l'enfant.
- 2.3.6. Notions sur les douleurs abdominales, diagnostic et traitement : A
- coliques hépatiques ;
 - coliques néphrétiques ;
 - rétention aiguë d'urine ;
 - appendicite, péritonite ;
 - perforation d'ulcère ;
 - occlusions intestinales ;
 - rupture de grossesse extra-utérine.
- 2.3.7. Les atteintes du squelette et leur traitement : A
- fractures (membres, colonne vertébrale, bassin, côtes, crâne) ;
 - traumatismes crâniens ;
 - entorses et luxations.
- 2.3.8 Les grandes brûlures A
- éléments de gravité et dangers, conduite à tenir.



- 2.3.9. Les hémorragies graves A
- conduite à tenir en cas d'hémorragies internes, externes, extériorisées.
- 2.3.10. État de choc et prévention. A
- 2.3.11. Coup de chaleur. A
- 2.3.12. Les accidents cardiaques et respiratoires. A
- Conduite à tenir, notamment dans les cas suivants :
- asphyxies : signes, causes, moyens de lutte ;
 - syncopes;
 - accidents cardiaques: œdème aigu du poumon, angine de poitrine, infarctus.
- 2.3.13. Les comas dont ceux dus à l'hypertension, les barbituriques et le diabète
- 2.4. Les maladies contagieuses ou tropicales.
- 2.4.1. Notions sommaires sur les : C
- modes de contamination ;
 - signes et prévention ;
 - précautions et hygiène alimentaire en zone infectée.
- 2.4.2. Cas particuliers de maladies endémiques : C
- le paludisme;
 - l'amibiase;
 - la bilharziose;
 - l'hépatite virale
 - la méningite
 - la fièvre typhoïde
- 2.4.3. Les vaccinations et règlements de santé. C
- 2.5. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien
- 2.5.1. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien : A
- tableau des urgences ;
 - tri des blessés et transport.



2.6. Le décès à bord

C

- conduite à tenir

2.7. Aspects réglementaire.

- Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine (RAT 01 PARTIE PEL 5) C
- Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation C

B3 - Programme des épreuves pratiques exigées pour l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine.

1. Sécurité, sauvetage

P

1.1. Utilisation pratique des matériels et équipements de secours et exercices sur les procédures et consignes de sécurité et de sauvetage, dans des conditions d'urgence simulées. Les matériels et équipements concernés sont ceux requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- ceintures et harnais de sécurité ;
- portes et issues ;
- moyens d'abandon ;
- extincteurs ;
- bouteilles et masques à oxygène ;
- gilets de sauvetage et autres moyens individuels de sauvetage ;
- canots de sauvetage, rampes convertibles et autres moyens collectifs de sauvetage.

1.2. Utilisation pratique réelle ou simulée des matériels et équipements de signalisation requis par la réglementation en vigueur, tels que :

P

- moyens radioélectriques ;
- moyens optiques ;
- moyens pyrotechniques.

2. Secourisme aéronautique

P

2.1. Démonstration pratique de l'aptitude à appliquer certaines méthodes ou techniques de secourisme dans les conditions simulées d'une cabine d'aéronef :

- transport et installation d'un malade ou d'un blessé et position latérale de sécurité ;
- respiration artificielle et massage cardiaque externe ;
- bouche à bouche et massage cardiaque externe sur mannequin, coordination des manœuvres ;



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 01 – PARTIE PEL 5

Conditions de Délivrance et de Maintien en Etat de Validité des Licences de Membre d'Équipage de Cabine

Page: SUPL 11 de 11

Révision: 00

Date: 31/12/2018

- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.

2.2. Utilisation pratique des troussees médicales de bord et du matériel improvisé pour les premiers soins tels que :

- pansements ;
- traitement d'une plaie ;
- traitement d'une brûlure ou d'une gelure peu étendue ;
- bandages : cheville, genou, main, doigt ;
- emballages : main, doigt, genou, pied, tête ;
- écharpes simples et improvisées ;
- prise du pouls et de la tension artérielle ;
- corps étrangers dans l'œil, l'oreille, le nez.