

# République du Togo

Travail - Liberté - Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile

-----



## RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO RANT 01 – PART PEL 5

CONDITIONS DE DELIVRANCE ET DE MAINTIEN EN ETAT DE VALIDITE  
DES LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE

1<sup>ère</sup> édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

Arrêté N° 016/MIT/CAB du 31/07/2015 portant adoption du règlement aéronautique  
national togolais relatif aux licences du personnel (RANT 01)



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 01 – PART PEL 5**

**Conditions de délivrance et de maintien  
en état de validité des licences  
de membre d'équipage de cabine**

Page: 2 de 49

Révision: 00

Date: 01/07/2015

# **ADMINISTRATION DU DOCUMENT**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: 3 de 49  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TM	6	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TM DET	7-8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
P.L.I.B	9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE A	10-25	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE B	26-29	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE C	30	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICES	31- 49	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015







Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 01 – PART PEL 5**

**Conditions de délivrance et de maintien  
en état de validité des licences  
de membre d'équipage de cabine**

Page: **6 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

## **TABLE DES MATIERES**

### **TABLE DES MATIERES**

CHAPITRE A - DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE B – LICENCE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE (CCML)

CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCMI)

APPENDICES



## **TABLE DES MATIERES (DETAILLÉE)**

### **CHAPITRE A - DISPOSITIONS GENERALES**

PEL 5.A.001	Définitions, abréviations et acronymes
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	Reconnaissance des licences étrangères
PEL 1.A.018	Authentification des licences, qualifications, autorisations ou certificats
PEL 5.A.019	Dispositions relatives aux contrôles
PEL 5.A.020	Réservé
PEL 5.A.025	Réservé
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	Etat 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'EQUIPAGE DE CABINE (CCML)**

PEL 5.B.005	Elève membre d'équipage de cabine
PEL 5.B.010	Age
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
PEL 5.B.035	Renouvellement de la licence (CCM)

### **CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCMI)**

PEL 5.C.005	Instruction – Généralités
PEL 5.C.010	Validité de la qualification – CCMI
PEL 5.C.015	Renouvellement de la qualification



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 01 – PART PEL 5**

**Conditions de délivrance et de maintien  
en état de validité des licences  
de membre d'équipage de cabine**

Page: **8 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

## **APPENDICES**

### **CHAPITRE A**

APPENDICE 1 au PEL 5.A.080  
cabine

Caractéristiques des licences de membre d'équipage de

### **CHAPITRE B**

APPENDICE 1 au PEL 5.B.025

Programme de formation





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 01 – PART PEL 5**

**Conditions de délivrance et de maintien  
en état de validité des licences  
de membre d'équipage de cabine**

Page: **9 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

**PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**



## CHAPITRE A – DISPOSITIONS GENERALES

### PEL 5.A.001 Définitions et abréviations et acronymes

#### a) Définitions

Dans le présent règlement, les termes suivants ont les significations ci-après :

**Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote** : Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

**Aéronef devant être exploité avec un copilote** : Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.

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

**Aéronef (Type d')** : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.

**Attestation médicale ou certificat médical** : Document établi par l'autorité de l'aviation civile et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.

**Autorité de l'aviation civile** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo.

**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.

**Avion** : Aérodyne 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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: 11 de 49  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**Avion multipilote** : Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

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

**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.

**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.

**Conversion (d'une licence)** : Délivrance d'une licence par l'Autorité de l'aviation civile sur la base d'une licence délivrée par un autre Etat contractant de l'OACI

**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.

**Critères de performance** : Indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.

**Dirigeable** : Aérostat entraîné par un organe moteur.

**Epreuve 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.

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

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

**Etape**: Vol comprenant le décollage, le départ, un vol de croisière d'au moins 15 mn, l'arrivée, l'approche et l'atterrissage.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: 12 de 49

Révision: 00

Date: 01/07/2015

**Etat membre de l'OACI:** Tout Etat contractant de la Convention de Chicago

**Évaluateur médical :** Médecin nommé par l'autorité de l'aviation civile, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.

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

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

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

*Note. — On trouve une description de situations indésirables dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 3, Supplément C, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.*

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

*Note. — On trouve une description de situations indésirables dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868), Chapitre 3, Supplément C, et la Circulaire 314 — Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne.*

**Grave :** Dans le contexte des dispositions des conditions médicales du RANT 01 – PART PEL 3 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.

**Membre d'équipage de cabine:** Un membre d'équipage de cabine (CCM) est un personnel, titulaire d'une licence délivrée en application du RANT 01 PART PEL 5, qui assure à bord des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, exerçant des fonctions sécurité-sauvetage.

**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.

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



**Menace** : Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence des membres du personnel d'exploitation, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

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

**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 de l'aviation civile,.

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

**Organisme de formation agréé** : Organisme agréé par le Togo et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions du RANT 01-PART ATO, qui peut dispenser une formation homologuée.

**Organisme de maintenance agréé** : Organisme agréé par le Togo, conformément au RANT 08-PART 145, pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'autorité de l'aviation civile.

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

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

**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.

**Programme national de sécurité (PNS)**: Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

**Qualification**: Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

**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.

**Résidence habituelle** : La résidence habituelle est l'endroit où une personne en raison de ses



attaches personnelles réside au moins cent quatre-vingt-cinq (185 ) jours calendaires par année ou professionnelles.

**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.

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

**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.

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

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

**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.

**Service de délivrance des licences** : Service désigné par le Togo comme responsable de la délivrance des licences au personnel.

*Note. — Dans les dispositions du présent règlement, le service de délivrance des licences est considéré comme ayant été chargé des responsabilités suivantes par le Togo:*

- a) *évaluation des compétences d'un candidat à une licence ou à une qualification ;*
- b) *délivrance des licences et inscription des qualifications ;*
- c) *désignation et autorisation des personnes habilitées ;*
- d) *homologation des cours d'instruction ;*
- e) *approbation de l'utilisation des simulateurs d'entraînement au vol et autorisation de leur utilisation en vue de l'acquisition de l'expérience requise ou de la démonstration de l'habileté requise pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification ;*
- f) *validation des licences délivrées par d'autres États contractants.*

**Service de surveillance ATS** : Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.

**Signer un certificat de remise en service** : Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux exigences de navigabilité



applicables; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le RANT 08 PART 145.

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

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

**Temps 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.

**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.

**Travail en équipage (MCC)** : Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'autorité du pilote-Commandant de bord.

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

- (i) *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*
- (ii) *qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.*

**Validation (d'une licence)** : Mesure prise par l'autorité de l'aviation civile lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.

## b) Abréviations et acronymes

Dans le présent règlement, les abréviations et acronymes suivants ont les significations ci-après

<b>ANAC-TOGO</b>	:	Agence Nationale de l'Aviation Civile du TOGO
<b>ATO</b>	:	Approved Training Organisation (Organisme de formation agréé)
<b>CCM</b>	:	Cabine Crew Member (Membre d'équipage de cabine)
<b>CCMI</b>	:	Cabine Crew Member Instructor (Instructeur de membre d'équipage de cabine)
<b>CCML</b>	:	Cabine Crew Member License (Licence de membre d'équipage de cabine)



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **16 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

- CSS** : Certificat de Sécurité et Sauvetage
- PNC** : Personnel Navigant Commercial
- RANT** : Règlements Aéronautiques Nationaux du TOGO.

**PEL 5.A.005 Champ d'application**

(a) Généralité

- (1) Le présent règlement établit les exigences relatives à la délivrance de la licence de membre d'équipage de cabine, ainsi que les conditions de maintien en état de validité de la licence par son titulaire.
- (2) Lorsque les termes "licences", "qualifications", "autorisations", "approbations" ou "certificats" sont mentionnés dans le RANT 01 - PART PEL 5, il est entendu qu'il s'agit de licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats délivrés en conformité avec le RANT 01 - PART PEL 5. Dans tous les autres cas, il est précisé que ces titres sont des licences ou certificats OACI délivrés par un Etat étranger.

(b) Dispositions transitoires

- (1) Les formations commencées avant la date d'application du présent règlement conformément aux règlements antérieurs sont acceptées en vue de la délivrance de licences ou qualifications, sous réserve que ces formations et ces contrôles soient achevés avant le 31 décembre 2015.
- (2) Les licences et qualifications, les autorisations, les approbations et les certificats médicaux délivrés conformément aux règlements antérieurs avant la date d'entrée en vigueur ou délivrés conformément au paragraphe (b) (1) ci-dessus restent valides avec les mêmes privilèges, qualifications et limitations, sous réserve qu'après le 31 décembre 2015, ils soient revalidés ou renouvelés conformément aux dispositions du présent règlement.
- (3) Les nouvelles dispositions introduites dans le présent règlement par rapport aux règlements antérieurs sont applicables à compter du 31 décembre 2015.

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

(a) Licence et qualifications

Nul ne peut exercer les fonctions de membre d'équipage de cabine d'un aéronef inscrit au registre d'immatriculation du Togo s'il ne détient une licence et une qualification, ou un certificat en état de validité, conformes et appropriés aux exigences du présent règlement et correspondant aux fonctions exercées, dans les conditions définies par cette partie ou par tout autre règlement notamment opérationnel. La licence, qualification, ou certificat sera :



- (i) délivrée par l'autorité de l'aviation civile; ou
  - (ii) délivrée par un autre Etat membre de l'OACI, et reconnue par l'autorité de l'aviation civile, conformément aux dispositions du PEL 5.A.015.
- (b) Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations
- (1) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de membre d'équipage de cabine et de leurs qualifications et autorisations associées seront soumises auprès de l'Autorité de l'aviation civile selon la forme et la manière établies par ladite Autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve de ce que le candidat satisfait aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans le présent règlement et dans le RANT 01 – PART PEL3.
- (2) Toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence, une qualification ou une autorisation sera mentionnée sur la licence ou l'autorisation par l'autorité de l'aviation civile.
- (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 exigences du RANT 01 – PART 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'Autorité de l'aviation civile peut à tout moment connaître des recours, limiter les privilèges ou suspendre toutes licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats qu'il a délivrés conformément au RANT 01 – PART PEL 5 s'il est établi que le titulaire de la licence n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les exigences du présent règlement .
- (2) Lorsque l'Autorité de l'aviation civile 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 membre de l'OACI n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les conditions du RANT 01-PART PEL 5, l'Autorité de l'aviation civile informe l'Etat de délivrance que pour des raisons de sécurité évoquées ci-dessus, le candidat à une



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: 18 de 49

Révision: 00

Date: 01/07/2015

licence ou le personnel de cabine titulaire d'une licence PEL 5, ne peut exercer à bord d'un aéronef immatriculé au Togo ou exercer à bord d'un aéronef dans l'espace aérien togolais.

**PEL 5.A.015 Reconnaissance 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 validés ou convertis, sous certaines conditions, par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Validation ou conversion d'une licence délivrée par un Etat contractant de l'OACI

Une licence ou un certificat, délivré par un autre Etat contractant de l'OACI peut être validée ou convertie à la discrétion de l'Autorité de l'aviation civile en vue de son utilisation sur un aéronef immatriculé au Togo. Les titulaires de licences étrangères qui demandent une validation ou une conversion de leur licence doivent satisfaire aux conditions de formation complémentaire définies par l'exploitant et approuvées par l'autorité de l'aviation civile.

La validation d'une licence de membre d'équipage de cabine est limitée à 12 mois à compter de la date de validation, sous réserve que la licence reste valide. Toute prorogation de la durée de validité de la validation est soumise à l'approbation de l'autorité de l'aviation civile. Le titulaire d'une validation délivrée par l'autorité de l'aviation civile doit se conformer au présent règlement.

(c) Validation en cas de l'affrètement, de location ou de banalisation d'aéronefs

(1) Les conditions prévues au PEL 5.A.015 (b) ci-dessus ne s'appliquent pas lorsqu'un aéronef immatriculé au Togo est loué à un exploitant d'un Etat membre de l'OACI, sous réserve que l'autorité de l'Etat de l'exploitant a accepté d'assurer, conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago, pour la durée de l'affrètement, la surveillance technique et/ou opérationnelle de l'aéronef conformément au RANT 06 PART OPS 1. Les licences des membres d'équipage de l'exploitant de l'Etat membre de l'OACI peuvent être validées à la discrétion de l'autorité de l'aviation civile, sous réserve que les privilèges de la licence soient limités à l'utilisation pendant la durée de l'affrètement uniquement sur l'aéronef désigné dans le cadre d'opérations spécifiées.

(2) Dans des conditions identiques à celles prévues au (c) (1) ci-dessus, lorsque l'Etat togolais est l'Etat de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat membre de l'OACI, l'Etat togolais peut accepter, par accord avec cet Etat, de valider les licences des membres d'équipage délivrées par l'Etat d'immatriculation.

**PEL 5.A.018 Authentification des licences, qualifications, autorisations ou certificats**

L'Autorité de l'aviation civile s'assurera avant de valider, de convertir ou de prendre en compte une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat délivré par une autre Autorité étrangère de l'authenticité et de la validité de celle-ci. Il en sera de même pour la prise en compte d'un certificat d'aptitude médicale.

**PEL 5. A.019 : Dispositions relatives aux contrôles**

L'autorité de l'aviation civile habilite et désigne en tant qu'examineurs, des personnes présentant des garanties morales et de compétences techniques dûment qualifiées qui feront passer en son nom les épreuves théoriques, les épreuves pratiques d'aptitude et les recyclages définis dans le présent règlement.

**PEL 5.A.020** Réservé

**PEL 5 A.025** Réservé

**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 RANT 01- PART-PEL 5.
- (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 période maximale de cinq (5) ans.  
Au cours de cette période de cinq ans, la licence est ré-émise par l'Autorité de l'aviation civile :
  - (1) lorsque la rubrique XII de la licence est complète et qu'il ne reste plus de place disponible;
  - (2) pour toute autre raison administrative ;
  - (3) sur appréciation de l'Autorité de l'aviation civile lorsqu'une qualification est prorogée ou renouvelée.
- (d) Dans le cas d'une ré-émission, les qualifications en état de validité sont reportées par l'Autorité de l'aviation civile sur la nouvelle licence.
- (e) Tout titulaire de licence doit faire la demande de ré-émission de sa licence auprès de l'Autorité de l'aviation civile. Cette demande doit inclure les documents nécessaires.

**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'Autorité de l'aviation civile.

- (b) En cas de suspension ou de révocation de leur licence de membre d'équipage de cabine par l'Autorité de l'aviation civile, les titulaires:
- (1) sont informés par écrit de cette décision et de leur droit de faire appel, conformément à la loi nationale 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) retournent leur licence conformément à la procédure applicable établie par l'Autorité de l'aviation civile.

**PEL 5.A.040 Aptitude physique et mentale**

- (a) Aptitude

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

Pour pouvoir demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat en vue de la délivrance d'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 RANT 01 – PART PEL 3.

- (c) Information à fournir au candidat ou au titulaire de licence

A l'issue de son examen médical, le candidat ou titulaire de licence doit savoir s'il est apte, inapte ou si son cas est soumis à une instance médicale de l'aviation civile. Il doit être informé de toutes les conditions, notamment à caractère médical ou opérationnel susceptibles de restreindre les modalités de sa formation ou l'exercice des privilèges afférents à sa licence.

**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 ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en 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 vingt et un jours au moins, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical dans les conditions prévues au RANT 01-PART PEL 3.

#### **PEL 5.A.050 Usage de substances psychoactives**

- (a) Les titulaires d'une licence PEL 5 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 PEL 5 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 pose des problèmes doivent être identifiés et relevés de ces fonctions. La reprise de ces fonctions essentielles pour la sécurité pourra être envisagée après un traitement satisfaisant ou, dans les cas où aucun traitement n'est nécessaire, lorsque l'intéressé aura cessé de faire un usage de substances qui pose des problèmes et qu'on aura déterminé qu'en poursuivant l'exécution de sa fonction, il n'est pas susceptible de compromettre la sécurité.

#### **PEL 5.A.055 Circonstances particulières**

Les dispositions du RANT 01-PART PEL 5 ne répondent pas nécessairement à toutes les situations. Au cas où l'application du présent règlement aurait des conséquences non prévues ou si de nouvelles méthodes de formation et de contrôles n'étaient pas conformes à ses exigences, une dérogation ou une exemption selon le cas peut être demandée à l'Autorité de l'aviation civile. Celle-ci ne peut être accordée que s'il est démontré qu'elle garantit ou aboutit à un niveau de sécurité au moins équivalent.

#### **PEL 5.A.060 Documents et archivage**

- (a) Aux fins de démontrer la conformité avec les exigences applicables visées au PEL 5.A.010, § (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'Autorité de l'aviation civile 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'Autorité de l'aviation civile, conformément au RANT 01-PART ATO.

(b) La formation exigée par le présent chapitre :

- (1) est dispensée par des organismes de formation ou des exploitants de transport aérien commercial, agréés pour ce faire par l'Autorité de l'aviation civile;
- (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 Etat 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. A la suite de la délivrance de cette licence, cet Etat sera dénommé « Etat de délivrance de la licence ».
- (b) La formation commencée dans un autre Etat membre de l'OACI, peut être complétée en vue de l'obtention d'une licence conforme au présent règlement, dans les conditions spécifiées dans le présent règlement.
- (c) Le Togo peut déléguer certaines tâches de contrôles à un autre Etat membre de l'OACI. Toutefois, le Togo continue d'assumer les responsabilités qui lui incombent en tant qu'Etat de délivrance.
- (d) Des qualifications additionnelles peuvent être acquises conformément aux exigences du RANT 01-PART PEL 5 dans d'autres Etats membres de l'OACI si elles ont été acquises conformément à des exigences équivalentes. Ces qualifications additionnelles seront reportées sur la licence.

**PEL 5.A.075 Résidence habituelle (Réservé)**

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

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

La licence de personnel de cabine délivrée conformément au présent règlement, 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 du 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) Etat de délivrance.
- (II) Titre de la licence.
- (III) Numéro de série commençant par le code d'identification du TOGO (TG) et suivi par un code de nombres et/ou de lettres en chiffres arabes et en caractères romains.
- (IV) Nom et prénoms du titulaire. (IV a) Date et lieu de naissance.
- (V) Adresse du titulaire.
- (VI) Nationalité du titulaire.
- (VII) Signature du titulaire.
- (VIII) Désignation de l'Autorité et 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'Autorité.

*(2) Rubriques variables*

- (XII) Qualifications (de classe, de type, d'instructeur, I/R) accompagnées des dates de validité. Les privilèges de la radiotéléphonie (R/T) figurent sur la licence.

Les autres autorisations ou qualifications spéciales peuvent figurer sur un document séparé annexé à la licence.

- (XIII) Remarques (Inscriptions spéciales relatives aux limitations spécifiques et appositions de privilèges, incluant les mentions sur les compétences linguistiques).
- (XIV) Tous autres renseignements requis par l'Autorité.

**(b) Support**

Les licences seront en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquelles les rubriques mentionnées au § (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'autorité de l'aviation civile

**(c) Couleur**

Le support des licences délivrées conformément au RANT 01-PART PEL 5, est établi suivant les couleurs définies par l'autorité de l'aviation civile.

**(d) Langue**

Les licences sont rédigées en français et en anglais.

**(e) Disposition des rubriques**

Les rubriques des licences seront uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § (a) ci-dessus, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

**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 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

(3) *Fonction de membre d'équipage de cabine*

(i.) (sans objet)

(ii.) (sans objet)





- (iii.) (sans objet)
  - (iv.) (sans objet)
  - (v.) Colonne 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'EQUIPAGE DE CABINE (CCML)**

### **PEL 5.B.005 Elève membre d'équipage de cabine**

- (a) Une carte de stagiaire ou d'élève membre d'équipage de cabine est délivrée aux candidats à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine (CCM) dans les conditions fixées par l'Autorité de l'aviation civile.
- (b) La carte de stagiaire ou d'élève membre d'équipage de cabine est délivrée par l'Autorité de l'aviation civile. Elle est valable vingt-quatre (24) 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 ou d'élève membre d'équipage de cabine 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 selon le cas.
- (d) La 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 Age**

- (a) Age 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

- (1) L'activité de membre d'équipage de cabine, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de cinquante-cinq (55) ans.
- (2) Toutefois, l'intéressé qui répond aux conditions de validité des licences mentionnées au PEL 5 .A.030 ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de cinquante-cinq (55) ans pour une année supplémentaire sur sa demande. Cette demande est formulée dans des conditions définies par l'Autorité de l'aviation civile.
- (3) Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de membre d'équipage de cabine, être renouvelée dans les mêmes conditions les neuf (9) années suivantes.
- (4) L'intéressé peut à tout moment, à partir de l'âge de cinquante-cinq (55) ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

- (5) Le contrat de travail n'est pas rompu du seul fait que l'intéressé atteint l'âge de cinquante-cinq (55) ans et renonce ou épuise son droit à bénéficier du maintien en activité en qualité de navigant, sauf impossibilité pour l'employeur de proposer un reclassement au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

**PEL 5.B.015 Aptitude médicale**

- (a) Pour exercer les privilèges de la licence de membre d'équipage de cabine (CCML), un certificat médical de classe 2, délivré en application du RANT 01-PART 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 et sous l'autorité du commandant de bord :

- (i.) 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 ;
- (ii.) d'appliquer des mesures de sûreté, à bord de la cabine ;
- (iii.) d'assurer en cas d'urgence, une évacuation sûre et rapide des passagers; ainsi que les fonctions qui doivent être exécutées lorsque la situation le nécessite ;
- (iv.) d'assurer les services des prestations aux passagers suivant les usages internationaux et dans les meilleures conditions d'hygiène ;
- (v.) 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

- (i.) 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.
- (ii.) Tout candidat à une licence de membre d'équipage de cabine (CCML) qui remplit les conditions spécifiées dans les Appendices 1, 2 au PEL 5.B.025 satisfait aux exigences pour la délivrance d'une licence CCML.

- (iii.) Le candidat à la délivrance de la licence (CCML) doit en outre justifier, en qualité de navigant professionnel ou d'élève membre d'équipage de cabine, de l'accomplissement de soixante (60) heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par 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 et la sûreté 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.05 du présent chapitre. Il inclut une formation théorique et pratique.
- (c) Les candidats à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine se soumettent 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 RANT 06-PART 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 (CCML).
- (e) L'exploitant doit assurer que chacun des membres d'équipage de cabine n'exerce pas sur plus de trois (03) types d'aéronefs.

**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 du présent règlement.
- (b) Pour être qualifié pour un type ou une variante d'aéronef, le titulaire doit :
- (1) satisfaire aux exigences applicables en matière de formation, et de recyclage qui couvrent de manière pertinente les aéronefs à exploiter par :



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **29 de 49**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

(i.) *une formation propre à un type d'aéronef, un stage d'adaptation de l'exploitant et de familiarisation;*

(ii.) *une formation aux différences;*

- (2) exercer son activité sur le type d'aéronef au cours des six (06) mois précédents, ou accomplir le stage de remise à niveau pertinent et passer le contrôle correspondant avant d'exercer à nouveau sur ce type d'aéronef

**PEL 5.B.035      Renouvellement de la licence (CCML)**

La licence de membre d'équipage de cabine doit être renouvelée tous les douze (12) mois.  
Pour renouveler sa licence, le titulaire doit :

- produire un certificat d'aptitude médicale de classe 2 valide, délivré en application du RANT 01- PART PEL 3.
- pour les qualifications détenues, justifier avoir satisfait dans les trois derniers mois précédents la date de fin de validité à l'entraînement périodique prévu à l'Appendice 1 au OPS1.O.040 du RANT 06- PART OPS 1.

## **CHAPITRE C – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (CCMI)**

### **PEL 5.C.005 – Instruction – Généralités**

- (a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial désignera au sein des membres d'équipage de cabine qu'il emploie des instructeurs (CCMI) acceptables par l'Autorité de l'aviation civile. Pour être désigné instructeur, un membre d'équipage de cabine doit :
- (i.) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine (CCML) ;
  - (ii.) avoir exercé au moins deux (2) ans en qualité de chef de cabine dans les conditions prévues au OPS 1.O.020 du RANT 06 – PART OPS 1 ;
  - (iii.) avoir suivi de manière satisfaisante la formation des formateurs.
- (b) Cette qualification est apposée sur la licence du membre d'équipage de cabine par l'Autorité de l'aviation civile. A cet effet, l'exploitant établira une attestation.

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

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 :
- (i.) dispensé la formation, ou participé à la formation lors :
    - des stages d'adaptation et formation aux différences prévus au OPS 1.O.030 du RANT 06 – PART OPS 1, ou
    - des vols de familiarisation prévus au OPS 1.O.035 du RANT 06 – PART OPS 1, ou
    - des entraînements périodiques prévus au OPS 1.O.040 du RANT 06 – PART OPS 1, ou
    - des remises à niveau prévues au OPS 1.O.045 du RANT 06 – PART OPS 1,
  - (ii.) avoir exercé en qualité de chef de cabine durant la période de validité de sa qualification d'instructeur (CCMI).
- (b) L'exploitant établira à cet effet une attestation justifiant la satisfaction des exigences prévues aux (i) et (ii) ci-dessus.




Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences de**  
**membre d'équipage de cabine**  
**APPENDICES**

Page: **31 de 49**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**APPENDICES**

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 01 – PART PEL 5</b> <b>Conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences de membre d'équipage de cabine)</b> <b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: APP 32 de 49 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

## APPENDICE 1 au PEL 5.A.080 :

### Caractéristiques des licences de membre d'équipage de cabine

1. A tout moment dans l'exercice de ses fonctions, un membre d'équipage de cabine doit pouvoir produire 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

Page 2

<p style="text-align: center;"><b>République Togolaise</b> <i>(Republic of Togo)</i></p> <p style="text-align: center;">MINISTRE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE <i>Ministry in charge of Civil Aviation</i></p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">Agence Nationale de l'Aviation Civile <i>(National Civil Aviation Agency)</i></p> <p style="text-align: center;"><b>LICENCE DE MEMBRE 'EQUIPAGE DE CABINE</b> <i>(Cabin Crew Licence)</i></p> <p style="text-align: center;">Délivrée conformément aux standards OACI et aux exigences du RANT 01-PART PEL 5</p> <p style="text-align: center;"><i>(Issued in accordance with ICAO standards and requirements of RANT 01-PART PEL 5)</i></p>
---

<b>I</b>	Etat de délivrance / <i>(State of issue)</i> <b>Togo</b>
<b>III</b>	Numéro de la licence / <i>(Licence number)</i> :
<b>IV</b>	Nom et prénoms du titulaire <i>(Last and first name of holder)</i>
<b>IVa)</b>	Date et lieu de naissance <i>(Date and place of birth)</i> :
<b>V</b>	Adresse du titulaire <i>(Address)</i>
<b>VI</b>	Nationalité du titulaire <i>(Nationality)</i>
<b>VII</b>	Signature du titulaire <i>(Signature of holder)</i>
<b>VIII</b>	Service d'émission du présent document : <i>(Issuing Authority)</i> <b>ANAC-TOGO</b>
<b>X</b>	Signature du Directeur Général <i>(Signature of Director General)</i>  Date d'émission: <i>(Date of issue)</i>
<b>XI</b>	Cachet de l'Autorité d'émission <i>(Seal of issuing Authority)</i> :





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **33 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

Page 3

<b>II</b>	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> :
<b>IX</b>	<b>Validité</b> : Cette licence doit être ré-émise au plus tard le : <i>(Validity) : (this licence is to be re-issued not later than) :</i>  Les privilèges de la licence doivent être exercés seulement si le titulaire détient un certificat médical valide pour les privilèges requis. <i>(The privileges of this licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privileges).</i>  Un document officiel contenant une photo doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence <i>A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder).</i>
<b>XII</b>	Privilèges (privileges): La licence de membre d'équipage de cabine autorise son titulaire à assurer, à bord d'un aéronef en exploitation, la sécurité et la sûreté dans la cabine ainsi que le service aux passagers et/ou de superviser lesdits services <i>(This licence allows the holder to ensure on board aircraft safety and security services and other services to the passengers and/ or to supervise the said services).</i>
<b>XIII</b>	Remarques : (Remarks)

Page 4

<b>XII – Qualifications à proroger</b> <i>(Ratings to be extended)</i>	
Formation au Type <i>(Type Rating)</i>	Remarques / Restrictions <i>Remarks / Restrictions</i>
Instructeur (CCMI) <i>(Instructors)</i>	Remarques / Restrictions <i>Remarks / Restrictions</i>



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **34 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

Pages 5, 6 et 7:

Les qualifications qui ne sont pas prorogées sont, sur appréciation de l'Autorité de l'aviation civile, retirées de la licence, et au plus tard cinq ans après la dernière prorogation.

Pages 5, 6,7

XII Qualifications (Ratings)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Visa de l'Autorité (Seal of Authority)

Page 8 :

Liste des Abréviations (List of abbreviations)	
CCML	Licence de membre d'équipe de cabine (Cabin Crew Member Licence)
Types	Se reporter à la liste fixée par instruction (See regulation list)
CCMI	Qualification d'instructeur (Instructor rating)



## **APPENDICE 1 au PEL 5.B.025 - Formation initiale et examen**

### **A PROGRAMME DE FORMATION INITIALE**

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'autorité de l'aviation civile;
- 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 désinfestation 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**

- 6.1 principes généraux,
- 6.2 importance des procédures et des rapports; et
- 6.3 emballages et limites 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



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **38 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

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;

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 aéroports.

**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.

**B. EXAMENS**

**B.1 Connaissances théoriques et pratiques**

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

1. 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 fautive, 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'Autorité de l'aviation civile, un certificat d'aptitude valable deux (2) ans ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **39 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

2. L'épreuve de natation est destinée à vérifier l'aisance dans l'eau du candidat. A cet effet, chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager cinquante (50) m, sans arrêt en deux (2) minutes au maximum ;

3. 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 (2) ans :

(i.) 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 vingt-cinq (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.

(ii.) 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.

(iii.) Une partie des exercices des épreuves pratiques de sécurité et sauvetage peut être passée à l'occasion de l'épreuve de natation.

4. La durée et le coefficient de chaque épreuve sont déterminés comme suit :

(i.) *Épreuves théoriques*

- Sécurité et sauvetage : durée 1h
- Secourisme: durée: 30 min.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **40 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

- (ii.) *Épreuve de natation* : durée 2 min au maximum; éliminatoire
- (iii.) *Épreuves pratiques*
  - Sécurité et sauvetage: durée non limitée; coefficient 2;
  - Secourisme: durée non limitée; coefficient 1

5. Le jury d'examen est nommé par l'autorité de l'aviation civile. 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 p. 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'Etat de maître-nageur sauveteur sont regardés comme ayant satisfait à l'épreuve de natation sans avoir à s'y présenter.

6. Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de tout candidat ayant commis une fraude au cours des examens sont les suivantes :

- (i.) exclusion de la session d'examen en cours par décision du président du jury (après audition du candidat) ;
- (ii.) 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'Autorité de l'aviation civile 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. Eléments 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. Etudes de statistiques d'incidents ou d'accidents: conséquences pratiques C

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. Evacuation d'urgence : A

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

*Nota.- 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. Etat 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 (RANT 01 PART 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 ;
- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 01 – PART PEL 5**  
**Conditions de délivrance et de maintien**  
**en état de validité des licences**  
**de membre d'équipage de cabine**

Page: **49 de 49**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

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.