MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

CABINET

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité*Travail*Progrès

Arrêté n° 11 061 /MTACMM-CAB.-
portant modification de l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM-CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE,

Vu la Constitution ;
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu le traité révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 25 juin 2008 ;
Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement,
Vu l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile ;

ARRETE :

Article premier : L'annexe à l'arrêté n°4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile est modifiée telle que jointe au présent arrêté.

Article 2 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 13 juin 2019

Fidèle DIMOU.-

ANNEXE

A L'ARRETE PORTANT MODIFICATION DE L'ARRETE N°4358/MTACMM/CAB DU 31 MARS 2014 RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Insertion des alinéas (6), (19), (28), (31), (37), (40), (41), (48), (52), (55), (56), (57), (58), (62), (65), (66), (67), (68), (69), (72), (75), (76), (77), (78) *du § **1.1.2 DÉFINITIONS**, comme suit :*

(6) **Aéronef télépiloté (RPA)**. Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

(19) **Détection et évitement**. Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

(28) **Giravion**. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

(31) **Liaison de commande et de contrôle (C2)**. Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

(35) **Membre d'équipe de télépilotage**. Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargée de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépiloté durant une période de service de vol.

(37) **Modèle de compétences adapté**. Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.

(40) **Organisme de maintenance agréé**.† Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions de l'Annexe 6,Partie 1, Chapitre 8 — Maintenance des avions —, pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État.

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.

(41) **Organisme de maintenance agréé**. †† Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions de l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6 — Agrément des organismes de maintenance, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs,

d'hélices ou de leurs éléments, et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État.

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.

(48) **Poste de télépilotage (RPS)**. Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

(52) **Règlement applicable de navigabilité**. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

(55) **Signer une fiche de maintenance.**† Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans l'Annexe 6.

(56) **Signer une fiche de maintenance**.†† Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans l'Annexe 6 (dans le cas d'une fiche non établie par un organisme de maintenance agréé)ou dans l'Annexe 8 (dans le cas d'une fiche établie par un organisme de maintenance agréé).

(57) **Simulateur d'entraînement au vol (FSTD).**††† L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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

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

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

(58) **Simulateur d'entraînement au vol (FSTD).**†††† L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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

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

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

1

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

(65) **Télépilote**. Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépiloté et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

(66) **Télépilote commandant**. Télépilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande et qui est chargé de l'exécution d'un vol dans de bonnes conditions de sécurité.

---

† Applicable jusqu'au 4 novembre 2020.
†† Applicable à compter du 5 novembre 2020.
††† Applicable jusqu'au 2 novembre 2022.

(67) **Télépilote en second**. Télépilote titulaire d'une licence exerçant une fonction de pilote quelconque autre que celle de télépilote commandant, à l'exclusion d'un télépilote qui se trouverait dans le poste de télépilotage (RPS) dans le seul but de recevoir une instruction de vol.

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

(69) **Temps de vol aux instruments**. †††† Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef, ou un télépilote conduit un aéronef télépiloté, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

(72) **Temps de vol en solo** — systèmes d'aéronefs télépilotés. Temps de vol pendant lequel un élève-télépilote est seul à commander le système d'aéronef télépiloté (RPAS).

(75) **Temps de vol** — systèmes d'aéronefs télépilotés. Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépiloté (RPA) en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.

(76) **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.

(77) **Temps d'instruction en double commande**.†††† Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépiloté.

(78) **Transfert de commande**. Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.

*Insertion des modifications dans alinéas (1) au § **1.1.2.2Règles générales relatives à la délivrance des licences**, comme suit :*

(1) Équipage de conduite/**équipe de télépilotage**

(i) pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;

(ii) pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;

(iii) pilote en équipage multiple — avion ;

(iv) pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ;

(v) pilote de planeur ;

(vi) pilote de ballon libre ;

(vii) navigateur ;

(viii) mécanicien navigant ;

(ix) à compter du 3 novembre 2022, télépilote — avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.

*Insertion et modification dans alinéas (a),(b), (c),(d) et (e) au § **1.1.2.3Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre d'équipage de conduite***

(a)

Jusqu'au 2 novembre 2022, Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit être délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou doit être validée par l'ANAC, si celle-ci a été délivrée par un autre État contractant.

† Applicable jusqu'au 4 novembre 2020.
†† Applicable à compter du 5 novembre 2020.
††† Applicable jusqu'au 2 novembre 2022.

À compter du 3 novembre 2022, Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou de membre d'équipe de télépilotage d'un RPAS s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

(b)

À compter du 3 novembre 2022, la licence de membre d'équipage de conduite doit être délivrée par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou doit être validée par l'ANAC si, celle-ci a été délivrée par un autre État contractant.

(c) À compter du 3 novembre 2022, la licence de télépilote doit être délivrée par le service de délivrance des licences de l'État de l'exploitant du RPAS ou doit être validée par l'ANAC si, celle-ci a été délivrée par un autre État contractant.

(d) À compter du 3 novembre 2022, les télépilotes auront sur eux leur licence appropriée lorsqu'ils effectuent des **vols internationaux.**

Modification dans alinéas (h)au § **1.1.2.6 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**

(h)

Jusqu'au 2 novembre 2022, sauf dans les cas prévus au § 1.1.2.7 alinéas (i), les membres d'équipage de conduite ou les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

À compter du 3 novembre 2022, sauf dans les cas prévus au § 1.1.2.7 alinéas (i), les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage et les contrôleurs de la circulation aérienne n'exerceront les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

Insertion et modification des alinéas (a), (b), (c), (d)(10), (h), (h)(1)(4) au §**1.1.2.7 VALIDITÉ DES LICENCES**

(a)

Jusqu'au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des équipages de conduite des aéronefs de transport commercial doit être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le RAC 08, Parties 1, 2 et 3.

À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite et des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial doit être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par l'annexe à l'arrêté 4359 du 31 mars 2014.

(b)

Jusqu'au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence doit être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage ou sur sa licence.

À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence doit être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage de conduite ou du membre d'équipe de télépilotage ou sur sa licence.

(c)

Jusqu'au 2 novembre 2022, les membres d'équipage de conduite doivent pouvoir démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'ANAC.

À compter du 3 novembre 2022, les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipe de télépilotage doivent pouvoir démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'ANAC.

(d)

(10) à compter du 3 novembre 2022, 48 mois pour une licence de télépilote — avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.

(h)

Jusqu'au 2 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus doit être réduite à 24 mois.

À compter du 3 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section 1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus doit être réduite à 24 mois.

1.-

Jusqu'au 2 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus soit réduite à12 mois.

A compter du 3 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote —aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 50 ans ou plus, la période de validité spécifiée à la section1.1.2.7, paragraphe (g) ci-dessus soit réduite à12 mois.

(4) À compter du 3 novembre 2022, être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipe de télépilotage.

Insertion et modification des alinéas (d) et (e) au §**1.1.2.10FORMATION HOMOLOGUEE ET ORGANISME DE FORMATION AERONAUTIQUE**

(d)

Jusqu'au 2 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

À compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance d'aéronefs et de RPAS doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

(e) À compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage sera dispensée par un organisme de formation agréé.

Insertion et modification des alinéas (a), (e), (f) et note 2 de (f) au §**1.1.2.11**

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

(a)

Jusqu'au 2 novembre 2022, les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'annexe à l'arrêté 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel aéronautique.

A compter du 3 novembre 2022, les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'annexe à l'arrêté 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel aéronautique.

(e)

Jusqu'au 2 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

A compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

(f)

Jusqu'au 2 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

(1) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel
(niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
(2) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six ans.

A compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6), doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

(1) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
(2) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six ans.

Insertion du sous-chapitre A dans le chapitre 1.2**LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES, INSTRUCTEURS EN VOL ET INSTRUCTEURS AU SOL** et modification du sous- chapitre 1.2.1 **QUALIFICATIONS AERONEFS ET AUTORISATIONS**

1.2 LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET TELEPILOTES

A. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

1.2.1 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE

Insertion du sous-chapitre B dans le chapitre **1.2LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES, INSTRUCTEURS EN VOL ET INSTRUCTEURS AU SOL**

B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES

Applicable à compter du 3 novembre 2022.

1.2.11 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote

Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de RPAS selon les IFR.

1.2.11.1 Conditions générales

(a) Nul ne doit exercer les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :

(1) avions
(2) aéronefs à sustentation motorisée
(3) dirigeables
(4) giravions
(5) planeurs
(6) ballons libres.

(b) La catégorie de RPA doit être consignée sous forme de qualification de catégorie sur la licence de télépilote.

(c) Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, d'expérience, d'instruction de vol, de compétence et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

(d) Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par l'ANAC, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

1.2.11.2 Qualifications de catégorie

(a) S'il en est établi, les qualifications de catégorie doivent correspondre aux catégories de RPA énumérées à la section 1.2.11.1 paragraphe(a).

(c) Le titulaire d'une licence de télépilote qui sollicite une qualification pour une autre catégorie, à faire ajouter à la licence existante, doit satisfaire aux conditions du présent règlement qui concernent les RPAS et correspondent aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

1.2.11.3 Qualifications de classe et de type

(a) Une qualification de classe doit être établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que l'ANAC ne juge une qualification de type nécessaire.

(b) Une qualification de type doit être établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque l'ANAC le juge nécessaire.

Une qualification de type commune ne doit être établie que pour des RPA possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.

(c) Lorsqu'un candidat aura démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration seront consignées sur cette licence.

(d) Les niveaux de performance à atteindre pour conduire un RPA de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée doivent être disponibles publiquement.

1.2.11.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires

(a) L'ANAC qui a délivré une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, comme suit :

(1) qualification de classe appropriée spécifiée a la section1.2.11.3 au § (a) ;

(2) qualification de type requise visée à la section1.2.11.3 au § (b).

(i) Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation doit être indiquée dans la qualification.

(ii) Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation doit être indiquée dans la qualification.

(d) Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, l'ANAC peut accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue à la section1.2.11.4 au § (a). La validité de cette autorisation doit être limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

1.2.11.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type

(a) Qualification de classe. —Le candidat doit avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour assurer la sécurité des vols des RPA de la classe pour laquelle il sollicite la qualification.

(b) Qualification de type au titre de la section1.2.11.3 au paragraphe (b). —Le candidat doit :

(1) avoir acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un FSTD, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :

(i) procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;

(ii) procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;

(iii) procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;

(iv) pour la délivrance d'une qualification de type de la catégorie avions, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;

La formation des télépilote à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.

(v) procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipe de conduite et procédures de coordination de l'équipe, y compris la répartition des tâches entre les télépilotes ; collaboration des membres de l'équipe et emploi des listes de vérifications ;

L'attention est appelée sur la section 1.2.1.8, paragraphe (a), qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.

(2) Avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour utiliser en sécurité un RPA et le RPS connexe du type considéré ainsi que des habiletés pour la gestion de la liaison C2, selon qu'il convient pour les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second, selon le cas.

1.2.11.6 Utilisation d'un FSTD pour l'acquisition d'expérience et la démonstration des compétences

L'utilisation d'un FSTD pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration des compétences en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote doit être approuvée par l'ANAC, qui veille à ce que le FSTD utilisé convienne à la tâche.

1.2.11.7 Cas où une autorisation est nécessaire pour dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote

(a) L'ANAC qui a délivré une licence de télépilote ne permettra au titulaire de cette licence de dispenser la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si ce titulaire a reçu une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir une des formes suivantes :

(1) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou

(2) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par l'ANAC à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou

(3) une autorisation particulière accordée par l'ANAC.

(b) L'ANAC ne permettra pas à une personne de dispenser sur un FSTD la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et si elle lui a donné une autorisation à cet effet.

1.2.11.8 Prise en compte du temps de vol RPAS

(a) Un élève-télépilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol RPAS en solo et du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote.

(b) Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

(c) Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS en solo ou du temps d'instruction de vol RPAS en double commande dans une nouvelle catégorie de RPA ou pour obtenir une nouvelle qualification, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour la qualification considérée.

(d) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel l'ANAC exige un télépilote en second peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'ANAC peut autoriser la prise en compte du total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps

de vol RPAS exigé, si le RPAS est équipé pour être exploité par un télépilote en second et utilisé en exploitation à équipe multiple.

(e) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité avec un télépilote en second peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

(f) Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote commandant sous supervision peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

(g) Lorsqu'il demande une nouvelle qualification, le titulaire d'une licence de télépilote doit faire prendre en compte le temps de vol RPAS accumulé en tant que télépilote de RPA. Le service de délivrance des licences devrait déterminer si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle les conditions d'expérience pour la délivrance d'une qualification peuvent être réduites.

Le total du temps de vol RPAS exigé est obtenu du programme approuvé de formation basé sur les compétences.

1.2.11.9 Limitation des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 65 ans

L'ANAC qui a délivré une licence de télépilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote d'un RPAS qui effectue des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.

1.2.12 Élève-télépilote

1.2.12.1 Les élèves-télépilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'ANAC. En prescrivant ces conditions, l'ANAC veille à ce que les privilèges accordés ne permettent pas aux élèves-télépilotes de constituer un danger pour la navigation aérienne.

1.2.12.2 Un élève-télépilote ne doit effectuer un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.

(a) Un élève-télépilote ne doit effectuer un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

1.2.12.3 Aptitude physique et mentale

L'ANAC ne doit pas permettre à un élève-télépilote d'effectuer un vol RPA en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

1.2.13 Licence de télépilote

Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de RPAS selon les règles de vols aux instruments (IFR).

1.2.13.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote

(a) **Âge**. — Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

(b) **Connaissances**. —Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de télépilote et à la catégorie de RPA et de RPS connexe dont l'inclusion dans la licence est envisagée :

Droit aérien

(1) réglementation intéressant le titulaire de la licence de télépilote ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

(2) réglementation relative aux vols en régime IFR ; méthodes et procédures connexes des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale du RPAS

(3) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;

(4) limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

(5) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré;

(6) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;

(7) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

(8) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;

(9) instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;

(10) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

(11) *connaissance générale du RPS* :

(i) principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;

(ii) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;

(iii) procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;

(12) *connaissance générale de la liaison C2* :

(i) les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;

(ii) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;

(iii) procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;

(13) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

Planification de vol, performances et chargement

(14) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;

(15) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;

(16) planification prévol et en route adaptée à l'exploitation de RPAS en régime IFR ; établissement et soumission des plans de vol IFR des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

(17) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les giravions : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines

(18) performances humaines en ce qui concerne les RPAS et le vol aux instruments, y compris les principes de la TEM ;

Météorologie

(19) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;

(20) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

(21) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(22) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;

(23) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;

Navigation

(24) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

(25) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;

(26) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;

(27) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

Procédures opérationnelles

(28) application de la TEM aux performances opérationnelles ;

(29) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour les phases de départ, de croisière, de descente et d'approche ;

(30) procédures de calage altimétrique ;

(31) précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

(32) procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;

(33) consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de télépilotage ;

(34) pour les giravions et, s'il y a lieu, les aéronefs à sustentation motorisée : enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculant, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

(35) procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination ;

(36) procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales ;

Principes du vol

(37) principes du vol ;

Radiotéléphonie

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

(c) **Habileté**

(1) Le candidat doit prouver qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'ANAC, au niveau nécessaire pour exercer les fonctions de télépilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.

(2) Pour exercer les privilèges de la licence de télépilote dans le cas d'un RPA multimoteur, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter en IFR le RPA en conditions de propulsion dégradée.

(d) Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

1.2.13.2 Privilèges du titulaire de la licence de télépilote et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7, 1.1.2.8, 1.1.2.9 alinéas (a), 1.1.2.11 et 1.2.11, la licence de télépilote doit permettre à son titulaire :

(1) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;

(2) de remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;

(3) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;

(4) de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR.

(b) Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence de télépilote doit recevoir pour le RPA et le RPS connexe une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollage, atterrissage et navigation.

Le § 1.2.11.9 restreint certains des privilèges attachés à la licence de télépilote dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.

1.2.13.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote

(a) Expérience

Le candidat aura acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par la section 1.2.13.1 alinéas (c).

(b) Formation conduisant à la licence de télépilote

(1) Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le candidat doit suivre une formation homologuée. La formation doit être fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.

(2) À l'issue de la formation, le candidat doit acquérir les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.

(3) Le candidat doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA et du RPS connexe. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle dans toutes les phases de vol et pour la totalité de l'enveloppe d'exploitation d'un RPAS, y compris en conditions exceptionnelles et d'urgence, ainsi qu'en matière de prévention des pertes de contrôle et de manœuvres de rétablissement pour les catégories concernées, et en matière d'exploitation en régime IFR.

(4) Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteur, le candidat doit recevoir d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA multimoteur de la

catégorie appropriée. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle de la conduite d'un RPA de la catégorie appropriée avec les moteurs en panne simulée ou réelle.

1.2.14 Qualification d'instructeur RPAS

1.2.14.1 Conditions de délivrance de la qualification

(a) Connaissances

(1) Le candidat doit prouver qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.

(2) Le candidat doit mener à bien sa formation et répondre aux conditions de qualification d'un organisme de formation agréé qui correspondent à la prestation de programmes de formation fondée sur les compétences.

(3) Le programme de formation de l'instructeur RPAS doit mettre l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :

(i) le modèle de compétences adapté du programme de formation des télépilotes, conformément au système de notation défini utilisé par l'exploitant de RPAS ou l'organisme de formation agréé ;
(ii) conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, faire des évaluations en observant les comportements ; réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
(iii) reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
(iv) déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;
(v) détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.

(4) Le candidat doit satisfaire aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.

(5) En outre, il doit prouver qu'il possède un niveau de compétences correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur RPAS au moins dans les domaines suivants :

(i) techniques d'instruction appliquée ;

(ii) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;

(iii) processus d'apprentissage ;

(iv) éléments de pédagogie ;

(v) principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;

(vi) évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;

(vii) organisation des leçons ;

(viii) techniques d'instruction en classe ;

(ix) utilisation des aides de formation, y compris les FSTD, s'il y a lieu ;

(x) analyse et correction des erreurs des élèves ;

(xi) performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la TEM ;

(xii) dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.

(b) Habileté

(1) Le candidat doit mener à bien une évaluation de compétences formelle avant de donner une instruction et d'effectuer des évaluations dans le cadre d'un programme de formation fondée sur les compétences.

(2) L'évaluation des compétences doit avoir lieu durant une séance de formation pratique dans la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur RPAS, y compris l'instruction avant le vol, après le volet au sol, selon qu'il convient.

(3) L'évaluation des compétences doit être confiée à une personne habilitée par l'ANAC.

(c) Expérience

(1) Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintenir ses compétences et satisfaire aux conditions d'expérience récente de la licence.

(2) Le candidat doit recevoir une formation et acquérir une expérience suffisante pour atteindre le niveau requis de compétences dans l'ensemble des tâches, manœuvres, opérations et principes, ainsi que dans les méthodes d'instruction visées à la section 1.2.13.3 alinéas (b).

(d) Formation à la licence de télépilote

Le candidat, sous la supervision d'un instructeur RPAS habilité à cette fin par l'ANAC :

(1) doit recevoir une formation sur les techniques d'instruction RPAS relatives notamment aux démonstrations, aux comportements des élèves ainsi qu'à la détection et à la correction des erreurs communément commises ;

(2) doit pratiquer les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner dans le cadre de la formation à la licence de télépilote.

1.2.14.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux sections 1.1.2.7 et 1.2.11, la qualification d'instructeur RPAS permet à son titulaire :

(1) de superviser les vols en solo des élèves-télépilotes ;

(2) de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de télépilote et d'une qualification d'instructeur RPAS, à condition :

(i) que l'instructeur RPAS soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification de télépilote pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe ;

(ii) que l'instructeur RPAS soit titulaire de la licence de télépilote et de la qualification nécessaire pour remplir les fonctions de télépilote commandant de la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il donne l'instruction ;

(iii) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.

(b) Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le candidat doit satisfaire aussi à toutes les conditions relatives aux qualifications exigées des instructeurs.

Insertion du §**1.4.2.4 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges en ce qui concerne les RPAS** (Applicable à compter du 3 novembre 2022) après le §**1.4.2.3**

(a) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef ne doit exercer les privilèges spécifiés à la section 1.4.2.3 alinéas (a) que :

(1) pour les RPA ou RPS qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; ou

(2) pour les RPAS et les liaisons C2 correspondantes qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, après acquisition des connaissances appropriées et formation pratique à la maintenance des RPAS et des systèmes de liaison C2 correspondants.

(b) Si l'ANAC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer une personne non titulaire de licence pour exercer les privilèges visés à la section 1.4.2.4, la personne nommée répondra aux conditions spécifiées au § 1.4.2.2.

Modification dans alinéas (3) au § **1.4.3 LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LACIRCULATION AÉRIENNE**

---

(3)

Connaissances générales — Jusqu'au 2 novembre 2022, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des groupes motopropulseurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Connaissances générales — A compter du 3 novembre 2022, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Insertion du point (iii) dans alinéas (3) au § **1.6.1.2 CLASSES D'ATTESTATION MÉDICALE**

---

(3)

(iii) A compter du 3 novembre 2022, les licences de télépilote

Modification dans alinéas (a) et (b)au § **1.6.5 ATTESTATIONS MÉDICALES DE CLASSE 3**

(a)

Jusqu'au 2 novembre 2022, les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de Classe 3.

A compter du 3 novembre 2022, Les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de télépilote doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de Classe 3.

(b)

Jusqu'au 2 novembre 2022, sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de Classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).

A compter du 3 novembre 2022, sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de Classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de la licence de télépilote doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés à la section 1.1.2.7, paragraphe (d).

Modification dans les notes 1. et 2. au § **1.6.5.4 CONDITIONS DE VISION**

1.

— *Jusqu'au 2 novembre 2022, un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition doit utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices uni focales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices uni focales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.*

— *A compter du 3 novembre 2022, un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition doit utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices uni focales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices uni focales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.*

2.

— *Jusqu'au 2 novembre 2022, lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne qu'il est susceptible d'accomplir.*

— *A compter du 3 novembre 2022, lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage qu'il est susceptible d'accomplir.*

Modification dans alinéas (b)au § **1.6.5.5 CONDITIONS D'AUDITION**

(b)

Jusqu'au 2 novembre 2022, un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif.

A compter du 3 novembre 2022, un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage représentatif.