



Le Directeur Général

DECISION N° AAC/100/DG/TMJ/ALG/043/18 DU 03 AOUT 2018
PORTANT REGLEMENT AERONAUTIQUE DE LA REPUBLIQUE
DEMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL
AERONAUTIQUE (RACD 02)

Le Directeur Général,

Vu, telle que modifiée et complétée à ce jour, la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale et son Annexe 1 ;

Vu la Loi n°08/009 du 07 juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux Etablissements publics ;

Vu la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile ;

Vu l'Ordonnance n°15/013 du 17 mars 2015 portant nomination des membres du Conseil d'Administration et de la Direction Générale de l'Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Vu le Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant Statuts d'un Etablissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Considérant la nécessité d'édicter un Règlement aéronautique relatif aux licences du personnel aéronautique en tenant compte de derniers amendements en date de l'Annexe de la Convention de Chicago ;

Vu l'urgence ;

...//... *Alr*

DECIDE :

Article 1^{er} :

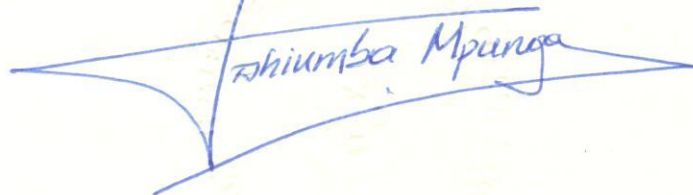
Est édicté, le Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo (RACD 02), relatif aux licences du personnel aéronautique, joint en annexe à la présente Décision.

Article 2 :

Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Décision qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 03 AOUT 2018

TSHIUMBA MPUNGA Jean



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF AUX
LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE
« RACD 02 »

Troisième édition, Juin 2018

| | | |
|--|--|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |

1. SOMMAIRE

| | |
|-------------|---|
| CHAPITRE 1 | : DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES |
| CHAPITRE 2 | : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES |
| CHAPITRE 3 | : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES |
| CHAPITRE 4 | : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE |
| CHAPITRE 5 | : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL |
| CHAPITRE 6 | : CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES |
| APPENDICE 1 | : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES |
| APPENDICE 2 | : ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ |
| APPENDICE 3 | : CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION |




| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |

TABLE DES MATIÈRES


| | |
|---|-------------|
| SOMMAIRE..... | i |
| TABLE DES MATIÈRES | ii |
| LISTE DES PAGES EFFECTIVES..... | viii |
| LISTE DES AMENDEMENTS..... | xii |
| DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES..... | xiv |
| ABREVIATIONS | xv |
| CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES..... | 1-1 |
| 1.0. Généralités..... | 1-1 |
| 1.0.1. Domaine d'application | 1-1 |
| 1.1. Définitions..... | 1-1 |
| 1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences..... | 1-8 |
| 1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre de l'équipage de conduite..... | 1-8 |
| 1.2.2 Méthode de validation d'une licence | 1-9 |
| 1.2.2.3 Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre des États contractant dans le cadre de règlements communs relatifs à la délivrance de licences..... | 1-9 |
| 1.2.3 Privilèges du titulaire d'une licence..... | 1-9 |
| 1.2.4 Aptitude physique et mentale..... | 1-9 |
| 1.2.5 Validité des licences..... | 1-11 |
| 1.2.6 Diminution de l'aptitude physique ou mentale..... | 1-13 |
| 1.2.7 Usage de substances psychoactives..... | 1-13 |
| 1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréée..... | 1-14 |
| 1.2.9 Compétences linguistiques..... | 1-14 |
| 1.3 Équivalence/Conversion et validation de licences, qualifications étrangères et titres militaires..... | 1-15 |
| 1.3.1 Équivalence/Conversion de licences et qualifications étrangères..... | 1-15 |
| 1.3.2 Équivalence/Conversion de licences de membre d'équipage de conduite..... | 1-15 |
| 1.3.3 Équivalence de titres militaires..... | 1-16 |
| 1.3.4 Validation de licences et qualifications étrangères..... | 1-17 |
| 1.3.5 Privilèges et limitations opérationnels..... | 1-17 |
| 1.4 Règles générales pour les examens et entraînements..... | 1-18 |
| 1.4.1 Examen théorique : Conditions d'admissibilité..... | 1-18 |
| 1.4.2 Prérequis pour les examens pratiques..... | 1-18 |
| 1.4.3 Examens pratiques: Procédures générales..... | 1-18 |
| 1.4.4 Examens pratiques: aéronefs et équipements exigés..... | 1-19 |
| 1.4.5 Réexamen après échec..... | 1-19 |
| CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES..... | 2-1 |
| A. Licences et qualifications des pilotes..... | 2-1 |
| 2.1 Règles générales relatives à la délivrance des licences de pilotes. | 2-1 |
| 2.1.1 Conditions générales..... | 2-1 |
| 2.1.2 Qualifications de catégorie..... | 2-1 |
| 2.1.3 Qualifications de classe et de type..... | 2-2 |
| 2.1.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires..... | 2-2 |
| 2.1.5 Conditions exigées pour la délivrance des qualifications de classe et de type..... | 2-3 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |


| | |
|---|-------------|
| 2.1.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et démonstration d'habileté..... | 2-3 |
| 2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire..... | 2-4 |
| 2.1.8 Cas où une autorisation d'assurer l'instruction est nécessaire..... | 2-4 |
| 2.1.9 Prise en compte du temps de vol..... | 2-4 |
| 2.1.10 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans..... | 2-5 |
| 2.2 Élève pilote..... | 2-5 |
| 2.2.1 Exigences en matière d'éligibilité | 2-5 |
| 2.2.2 Exigences en matière de vols en solo | 2-5 |
| 2.2.3 Aptitude physique et mentale..... | 2-5 |
| 2.2.4 Conditions propres à la délivrance d'une carte d'élève pilote | 2-5 |
| 2.3 Licence de pilote privé..... | 2-6 |
| 2.3.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion et hélicoptère..... | 2-6 |
| 2.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 2-8 |
| 2.3.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion..... | 2-8 |
| 2.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification hélicoptère..... | 2-9 |
| 2.3.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée | 2-10 |
| 2.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable..... | 2-10 |
| 2.3.7 Prorogation de la licence de pilote privé avion et hélicoptère..... | 2-11 |
| 2.3.8 Renouvellement de la licence de pilote privé avion et hélicoptère..... | 2-11 |
| 2.3.9 Qualification d'instructeur de vol..... | 2-11 |
| 2.3.10 Examineur de vol..... | 2-12 |
| 2.4 Licence de pilote professionnel..... | 2-12 |
| 2.4.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion et hélicoptère..... | 2-12 |
| 2.4.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 2-14 |
| 2.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion..... | 2-15 |
| 2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère..... | 2-16 |
| 2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée..... | 2-18 |
| 2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable..... | 2-18 |
| 2.4.7 Prorogation de la licence de pilote professionnel avion et hélicoptère..... | 2-18 |
| 2.4.8 Renouvellement de la licence de pilote professionnel avion et hélicoptère..... | 2-18 |
| 2.4.9 Qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères..... | 2-18 |
| 2.4.10 Privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 2-19 |
| 2.4.11 Limitations d'instructeur de vol..... | 2-20 |
| 2.4.12 Examineur de vol..... | 2-20 |
| 2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion..... | 2-21 |
| 2.6 Licence de pilote de ligne..... | 2-21 |
| 2.6.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les avions et hélicoptères..... | 2-21 |
| 2.6.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 2-25 |
| 2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion..... | 2-25 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |


| | |
|--|------|
| 2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère..... | 2-26 |
| 2.6.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée..... | 2-29 |
| 2.7 Qualification de vol aux instruments (IFR) | 2-29 |
| 2.7.1 Conditions de délivrance de la qualification pour les catégories avion hélicoptère..... | 2-29 |
| 2.7.2. Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 2-31 |
| 2.7.3 Expérience..... | 2-31 |
| 2.7.4 Instruction en vol..... | 2-32 |
| 2.8 Qualification d'instructeur de vol pour les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères | 2-32 |
| 2.9 Licence de pilote de planeur | 2-32 |
| 2.10 Licence de pilote de ballon libre | 2-33 |
| B. Licences et qualifications des télépilotes | 2-33 |
| 2.11 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote | 2-33 |
| 2.11.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences | 2-33 |
| 2.11.2 Qualifications de catégorie | 2-33 |
| 2.11.3 Qualifications de classe et de type | 2-33 |
| 2.11.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires | 2-34 |
| 2.11.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type | 2-34 |
| 2.11.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration des compétences | 2-35 |
| 2.11.7 Cas où une autorisation est nécessaire pour dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote | 2-35 |
| 2.11.8 Prise en compte du temps de vol RPAS | 2-36 |
| 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 | 2-36 |
| 2.12 Élève-télépilote | 2-37 |
| 2.13 Licence de télépilote | 2-37 |
| 2.13.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote | 2-37 |
| 2.13.2 Privilèges du titulaire de la licence de télépilote et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges | 2-40 |
| 2.13.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote..... | 2-41 |
| 2.13.3.1 Expérience | 2-41 |
| 2.13.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote | 2-41 |
| 2.14 Qualification d'instructeur RPAS | 2-41 |
| 2.14.1 Conditions de délivrance de la qualification | 2-41 |
| 2.14.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de privilèges | 2-43 |
| CHAPITRE 3. LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES | 3-1 |
| 3.1 Règles générales relatives aux licences de navigateur et de mécanicien navigant | 3-1 |
| 3.2 Licence de navigateur | 3-1 |
| 3.2.1 Conditions de délivrance de la licence..... | 3-1 |
| 3.2.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 3-3 |
| 3.2.3 Prorogation de la licence de navigateur..... | 3-3 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |

| | | |
|---|---|-------------|
| 3.2.4 | Renouvellement de la licence de navigateur | 3-4 |
| 3.2.5 | Qualification d'instructeur de navigateur..... | 3-4 |
| 3.2.6 | Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de navigateur..... | 3-5 |
| 3.2.7 | Examineur de vol pour navigateur..... | 3-6 |
| 3.3 | Licence de mécanicien navigant..... | 3-6 |
| 3.3.1 | Conditions de délivrance de la licence..... | 3-6 |
| 3.3.2 | Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 3-9 |
| 3.3.3 | Prorogation de la licence de mécanicien navigant..... | 3-9 |
| 3.3.4 | Renouvellement de la licence de mécanicien navigant..... | 3-9 |
| 3.3.5 | Qualification d'instructeur de vol de mécanicien navigant..... | 3-10 |
| 3.3.6 | Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de mécanicien navigant..... | 3-11 |
| 3.3.7 | Prorogation de qualification d'instructeur de vol de mécanicien navigant..... | 3-11 |
| 3.3.8 | Renouvellement de qualification d'instructeur de vol de mécanicien navigant..... | 3-11 |
| 3.3.9 | Examineur de vol de mécanicien navigant..... | 3-12 |
| 3.4 | Opérateur radiotéléphoniste navigant..... | 3-12 |
| 3.5 | Licence de membre d'équipage de cabine..... | 3-12 |
| 3.5.1 | Licences et qualifications..... | 3-12 |
| 3.5.2 | Exigences en matière d'éligibilité..... | 3-12 |
| 3.5.3 | Exigences en matière de connaissances aéronautiques..... | 3-12 |
| 3.5.4 | Exigences en matière d'expérience aéronautique..... | 3-13 |
| 3.5.5 | Exigence en matière d'habilité..... | 3-13 |
| 3.5.6 | Exigences en matière de médecine aéronautique et premiers soins..... | 3-14 |
| 3.5.7 | Qualifications de type..... | 3-14 |
| 3.5.8 | Prorogation de la licence du membre d'équipage de cabine..... | 3-14 |
| 3.5.9 | Renouvellement de la licence du membre d'équipage de cabine..... | 3-15 |
| 3.5.10 | Équivalence de licences étrangères de membre d'équipage de cabine..... | 3-15 |
| 3.5.11 | Validation de licence étrangère de membre d'équipage cabine | 3-15 |
| 3.5.12 | Privilèges et limitations..... | 3-16 |
| 3.5.13 | Qualification d'instructeur de personnel navigant de cabine..... | 3-16 |
| 3.5.14 | Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine..... | 3-17 |
| 3.5.15 | Prorogation de qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine..... | 3-17 |
| 3.5.16 | Renouvellement de qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine..... | 3-17 |
| 3.5.17 | Examineur de vol pour le membre d'équipage de cabine..... | 3-17 |
| CHAPITRE 4. LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE..... | | 4-1 |
| 4.1 Règles générales relatives aux licences et qualifications..... | | 4-1 |
| 4.2 Licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA) | | 4-1 |
| 4.2.1 | Conditions de délivrance de la licence..... | 4-1 |
| 4.2.2 | Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 4-3 |
| 4.2.3 | Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges en ce qui concerne les RPAS..... | 4-6 |
| 4.3 Élève contrôleur de la circulation aérienne..... | | 4-7 |
| 4.3.1 | Exigences en matière de contrôle de la circulation aérienne..... | 4-7 |
| 4.3.2 | Aptitude physique et mentale..... | 4-8 |
| 4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne..... | | 4-8 |
| 4.4.1 | Conditions de délivrance de la licence..... | 4-8 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |

| | |
|--|-------------|
| 4.5 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne..... | 4-9 |
| 4.5.1 Catégorie de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne..... | 4-9 |
| 4.5.2 Conditions exigées pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne..... | 4-9 |
| 4.5.3 Privilèges du détenteur de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges..... | 4-12 |
| 4.6 Licence d'agent technique exploitation..... | 4-15 |
| 4.6.1 Conditions de délivrance de la licence..... | 4-15 |
| 4.6.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de privilèges..... | 4-18 |
| 4.6.3 Validation de licence étrangère d'agent technique d'exploitation..... | 4-18 |
| 4.6.4 Prorogation de la licence d'agent technique d'exploitation..... | 4-18 |
| 4.6.5 Renouvellement de la licence d'agent technique d'exploitation..... | 4-18 |
| 4.6.6 Qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation..... | 4-18 |
| 4.6.7 Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation..... | 4-19 |
| 4.6.8 Prorogation de la qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation..... | 4-19 |
| 4.6.9 Renouvellement de la qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation..... | 4-19 |
| 4.6.10 Examineur d'agent technique d'exploitation..... | 4-20 |
| 4.7 Licence d'opérateur radio de station aéronautique..... | 4-20 |
| | |
| CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL..... | 5-1 |
| 5.1.1 Contenu..... | 5-1 |
| 5.1.2 Matière..... | 5-1 |
| 5.1.3 Langue..... | 5-1 |
| 5.1.4 Dispositions des rubriques..... | 5-2 |
| | |
| CHAPITRE 6 : CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES..... | 6-1 |
| 6.1 Attestations médicales — généralités..... | 6-3 |
| 6.1.1 Classes d'attestation médicale..... | 6-3 |
| 6.2 Spécifications relatives aux attestations médicales..... | 6-4 |
| 6.2.1 Généralités..... | 6-4 |
| 6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale..... | 6-4 |
| 6.2.3 Conditions de test d'acuité visuelle..... | 6-4 |
| 6.2.4 Conditions de perception des couleurs..... | 6-4 |
| 6.2.5 Conditions des tests d'audition..... | 6-5 |
| 6.3 Attestation médicale de classe 1..... | 6-5 |
| 6.3.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale..... | 6-5 |
| 6.3.2 Conditions d'aptitude physique et mentale..... | 6-6 |
| 6.3.3 Conditions de vision..... | 6-10 |
| 6.3.4 Conditions d'audition..... | 6-11 |
| 6.4 Attestation médicale de classe 2..... | 6-11 |
| 6.4.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale..... | 6-11 |
| 6.4.2 Conditions d'aptitude physique et mentale..... | 6-12 |
| 6.4.3 Conditions de vision..... | 6-16 |
| 6.4.4 Conditions d'audition..... | 6-17 |
| 6.5 Attestation médicale de classe 3..... | 6-17 |
| 6.5.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale..... | 6-17 |
| 6.5.2 Conditions d'aptitude physique et mentale..... | 6-17 |
| 6.5.3 Conditions de vision..... | 6-21 |
| 6.5.4 Conditions d'audition..... | 6-23 |

| | | |
|--|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 :06 /06/2018 |

| | |
|---|---------|
| APPENDICE 1. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES | App 1-1 |
| 1. Généralités..... | App 1-1 |
| 2. Descripteurs holistiques..... | App 1-1 |
| 3. Inscription sur la licence..... | App 1-2 |
| 4. Échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques..... | App 1-2 |
| APPENDICE 2. ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ | App 2-1 |
| APPENDICE 3. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION | App 3-1 |



3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° d'amdt | Date d'amdt |
|---|--------------|----------------|-----------|--------------|
| 1. SOMMAIRE | | | | |
| i | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2. TABLE DES MATIÈRES | | | | |
| ii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| iii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| iv | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| v | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| vi | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| vii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES | | | | |
| viii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| ix | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| x | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| xi | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4. LISTE DES AMENDEMENTS | | | | |
| xii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| xiii | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 5. DOCUMENTS DE REFERENCE | | | | |
| xiv | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6. ABREVIATIONS | | | | |
| xv | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES | | | | |
| 1-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-6 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-7 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-8 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-9 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-10 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-11 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-12 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-13 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-14 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-15 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-16 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-17 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-18 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-19 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 1-20 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |




| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° d'amdt | Date d'amdt |
|---|--------------|----------------|-----------|--------------|
| CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES | | | | |
| 2-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-6 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-7 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-8 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-9 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-10 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-11 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-12 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-13 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-14 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-15 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-16 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-17 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-18 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-19 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-20 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-21 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-22 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-23 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-24 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-25 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-26 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-27 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-28 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-29 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-30 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-31 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-32 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-33 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-34 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-35 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-36 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-37 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-38 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-39 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-40 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-41 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-42 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 2-43 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |



| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° d'amdt | Date d'amdt |
|--|--------------|----------------|-----------|--------------|
| CHAPITRE 3. LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES | | | | |
| 3-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-6 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-7 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-8 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-9 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-10 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-11 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-12 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-13 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-14 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-15 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-16 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 3-17 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| CHAPITRE 4. LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE | | | | |
| 4-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-6 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-7 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-8 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-9 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-10 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-11 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-12 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-13 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-14 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-15 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-16 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-17 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-18 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-19 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 4-20 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| CHAPITRE 5. PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL | | | | |
| 5-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 5-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° d'amdt | Date d'amdt |




| CHAPITRE 6. CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES | | | | |
|---|----|-----------|----|--------------|
| 6-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-6 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-7 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-8 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-9 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-10 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-11 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-12 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-13 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-14 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-15 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-16 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-17 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-18 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-19 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-20 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-21 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| 6-22 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| APPENDICE 1. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES | | | | |
| App 1-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| App 1-2 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| App 1-3 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| App 1-4 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| App 1-5 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| APPENDICE 2. ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ | | | | |
| App 2-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |
| APPENDICE 3. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION | | | | |
| App 3-1 | 03 | Juin 2018 | 04 | 06 Juin 2018 |

| | | |
|---|--|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

4. LISTE DES AMENDEMENTS

| Amendements | Date | Objet | Auteur | Approbation |
|----------------------------------|----------------------|--|--------|-------------|
| 00 1 ^{ère} édition | 30 Septembre 2012 | Création du document | DPEL | DG/AAC |
| 01 2 ^{ème} édition | 15 Août 2015 | Révision complète du RACD et intégration des dispositions de l'amendement N° 172 de l'annexe 1 à la convention de Chicago | DPEL | DG/AAC |
| 02 2 ^{ème} édition | 29 avril 2016 | Insertion de l'amendement N° 173 de l'annexe 1 sur la mise en œuvre des principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence | DPEL | DG/AAC |
| 02-A 2 ^{ème} édition | 14 mai 2016 | (sous chapitre 2.9.3) Utilisation des cartes plastiques comme matière de confection des licences | DPEL | DG/AAC |
| 03 2 ^{ème} édition | 15 Août 2016 | <ul style="list-style-type: none"> - Les dispositions sur la durée de validité sur le recyclage en CRM contenues aux § 2.2.4.5 (a) (5) ; 2.2.5.5(a) (5) ; 2.3.2.3 (a) (5) ; 2.3.3.3 (a) (5) et 2.4.1.7 (a) (2) sont portés à 36 mois au lieu de 24 mois. - Insertion dans les dispositions contenues aux § 2.5.2.3 (a) (1) (vi) ; 2.7.9 (a) (3) et 2.8.4 (a) (3) concernant le recyclage en facteurs humains dans les 24 derniers mois. | DPEL | DG/AAC |
| 04 3 ^{ème} édition | 06 juin 2018 | <ul style="list-style-type: none"> - Insertion des dispositions de l'amendement 175 de l'Annexe 1 de l'OACI relatives à l'introduction d'une structure réglementaire pour la délivrance des licences de télépilote et fourniture d'un cadre mondial pour la réglementation de la délivrance des licences de RPAS à l'appui de l'exécution de vols internationaux - Renseignement de l'amendement 174 de l'OACI que la République Démocratique du Congo n'est pas concernée, car elle ne fait partie d'une communauté partageant les mêmes règlements ; - Insertion de chapitre dans le RACD 02 révision 03 du 15 août 2016 et numération en conformité avec l'annexe 1 de l'OACI amendement 174 ; | DPEL | DG/AAC |


| | | |
|---|--|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Changement du terme renouvellement à la prorogation et Insertion de texte sur le renouvellement ; - Changement de norme de mise en œuvre en appendice ; - Ajout d'une qualification d'instructeur d'ATC et abréviations des qualifications ; - Complément des certaines définitions et dispositions en rapport avec l'annexe 1 de l'OACI d'amendement 174 non pris en compte par RACD 02 révision 03 du 15 août 2016 ; - Conversion des licences de membre d'équipage de conduite. | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | |
|--|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 Amendement 04: 06/06/2018 |

5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE


- La Convention de Chicago du 07 Décembre 1944, 9^{ème} Edition 2006 ;
- La Loi n°10/014 du 31 Décembre 2010 relative à l'aviation civile en République Démocratique du Congo ;
- Le Décret n°011/29 du 10/06/2011 portant statut d'un établissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;
- L'Annexe 1, 11^{ème} édition juillet 2011, 175^{ème} Amendement ;
- Doc 9379, relatif au Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel, 2^{ème} édition – 2012.

| | | |
|--|--|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

6. ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

| | |
|--------------------------------|---|
| (AI) | : Autorisation de contrôle |
| AME | : Médecin Examineur |
| ATC | : Contrôleur de la Circulation Aérienne (Air Traffic Controller) |
| ATE | : Agent Technique d'Exploitation |
| CDT (CDB) | : Pilote Commandant de bord |
| CM | : Centimètre |
| CTA | : Certificat de transporteur aérien |
| DB | : Décibels (comparé à un micro pascal) |
| F/E | : Mécanicien navigant (Flight Engineer) |
| F/O | : Copilote (First Officer) |
| IFR | : Règle de vol aux instruments (Instrument Flight Rule) |
| LRU | : Pièces d'aéronefs remplaçables en ligne (Line Replacable Unit) |
| OACI | : Organisation de l'Aviation Civile Internationale |
| OFA(ATO) | : Organisme de Formation Aéronautique Agréé (Centre de formation de l'aviation) |
| OMA | : Organisme de Maintenance Aéronautique |
| PN | : Personnel Navigant |
| PS | : Personnel au Sol |
| TMA (AMT) | : Technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef |
| VFR | : Règle de vol à vue (Visual Flight Rule) |
| RPA | : Aéronef Télépilote (Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage) |
| RPS | : Poste de Télépilotage (Composant du système d'aéronef télépilote qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépilote) |
| RPAS | : Système d'Aéronef Télépilote (RPAS). Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de |
| RPAS et les liaisons C2 | : Liaison de commande et de contrôle (C2). Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du |
| ARQ | : Qualification de contrôle d'aérodrome |
| APQ | : Qualification de contrôle d'approche aux procédures |
| ASQ | : Qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance |
| PSQ | : Qualification de contrôle radar d'approche de précision |
| CRQ | : Qualification de contrôle régional aux procédures |
| CSQ | : Qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance |
| ICQ | : Qualification d'Instructeur du contrôle de la circulation aérienne |
| ATPL | : Licence de pilote de ligne |
| CPL | : Licence de pilote professionnel (commercial) |
| PPL | : Licence de pilote privé |
| IR | : Qualification aux instruments |
| RDC | : République Démocratique du Congo |
| RACD | : Règlement Aéronautique de la République Démocratique du Congo |

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04 :06 /06/2018 |

RACD 02 - LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

Exigences Règlementaires

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

1.0. GÉNÉRALITÉS

1.0.1. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement définit :


- (1) les exigences en matière de délivrance des licences, qualifications et autorisations du personnel navigant et du personnel au sol ;
- (2) les conditions sous lesquelles ces licences, qualifications et autorisations sont nécessaires ; et
- (3) les limitations et privilèges des titulaires de ces licences, qualifications et autorisations.

(b) Il s'applique à tous les candidats à la délivrance ou au renouvellement des licences et qualifications qui y sont spécifiées.

1.1. DÉFINITIONS

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


- 1) **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.
- 2) **Aéronef à sustentation motorisée** : Aérodrome capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.
- 3) **Aéronef (catégorie d')** : classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- 4) **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.
- 5) **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.
- 6) **Aéronef télépilote (RPA)** : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- 7) **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.
- 8) **Attestation médicale** : document établi par un médecin examinateur agréé et attestant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

- 9) **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.
- 10) **Avionique de bord** : terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destinés à être utilisés à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- 11) **Ballon** : Aérostat non entraîné par un organe moteur.
- 12) **Certifier en état de navigabilité** : certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance ait été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.
- 13) **Compétence** : combinaison d'habiletés, de connaissances et d'attitudes requises pour exécuter une tâche selon la norme prescrite.
- 14) **Conclusions de médecins agréés** : Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par le service de délivrance des licences pour connaître le cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.
- 15) **Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification** : contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualification en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.
- 16) **Co-pilote** : titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
- 17) **Crédit** : prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.
- 18) **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.
- 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.
- 20) **Dirigeable** : Aérostat entraîné par un organe moteur.
- 21) **Élément de compétence** : action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites, et un aboutissement observable.
- 22) **Entraîneur de procédures de vol** : voir Simulateur d'entraînement au vol.
- 23) **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.
- 24) **Évaluateur médical : médecin** nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols


| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- 25) **Formation homologuée** : formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par un État contractant.
- 26) **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.
- 27) **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.
- 28) **Giravion** : Aérodyme dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- 29) **Grave** : dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.
- 30) **Hélicoptère** : aérodyme dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- 31) **Liaison de commande et de contrôle (C2)** : Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilote aux fins de la gestion du vol
- 32) **Maintenance**. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'un quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- 33) **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 pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.
- 34) **Membre d'équipage de cabine** : Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité de passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.
- 35) **Membre d'équipage de conduite** : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- 36) **Membre d'équipe de télépilote** : Membre d'équipe de télépilote titulaire d'une licence chargée de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépilote durant une période de service de vol.
- 37) **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.
- 38) **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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.

- 39) **Nuit** : heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'Autorité compétente.
- 40) **Organisme de formation agréé**. Organisme agréé par l'Autorité et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions du présent règlement, qui peut dispenser une formation homologuée.
- 41) **Organisme de maintenance agréé** : Organisme agréé par un État contractant, conformément aux dispositions du règlement applicable à l'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.
- 42) **Performances humaines** : capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- 43) **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.
- 44) **Pilote commandant de bord sous supervision** : copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.
- 45) **Piloter** : manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- 46) **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.
- 47) **Planeur** : Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- 48) **Poste de télépilotage (RPS)** : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- 49) **Programme national de sécurité** : ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- 50) **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.
- 51) **Qualités d'aviateur** : usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- 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.
- 53) **Service de délivrance des licences.** Service désigné par l'Autorité comme responsable de la délivrance des licences au personnel. Dans les dispositions du présent règlement, le service de délivrance des licences est considéré comme ayant été chargé des responsabilités suivantes par l'Autorité :
- (i) évaluation des compétences d'un candidat à une licence ou à une qualification ;
 - (ii) délivrance des licences et inscription des qualifications ;
 - (iii) désignation et autorisation des personnes habilitées ;
 - (iv) homologation des cours d'instruction ;
 - (v) approbation de l'utilisation des simulateurs d'entraînement au vol et autorisation de leur utilisation en vue de l'acquisition de l'expérience requise ou de la démonstration de l'habileté requise pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification ;
 - (vi) validation des licences délivrées par d'autres États contractants.
- 54) **Service de surveillance ATS :** terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS
- 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 RACD 05.
- 56) **Simulateur d'entraînement au vol :** l'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef ou une représentation exacte d'un RPAS de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage/l'équipe de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef ;
- 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.
- 57) **Simulateur de vol :** voir simulateur d'entraînement au vol.
- 58) **Substance psychoactive :** alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïnes, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatiles. Le café et le tabac sont exclus.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

- 59) **Susceptible** : dans le contexte des dispositions médicales du présent règlement, Chapitre 6 qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.
- 60) **Système d'aéronef télépilote (RPAS)**. Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilote connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.
- 61) **Système de surveillance ATS** : terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs ; Un système sol comparable est un système dont il a été démontré, par une évaluation comparative ou une autre méthode, qu'il assure un niveau de sécurité et de performances égal ou supérieur à celui du SSR mono-impulsion.
- 62) **Système qualité** : procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.
- 63) **Télépilote**. Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépilote et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.
- 64) **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.
- 65) **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 RPS dans le seul but de recevoir une instruction de vol.
- 66) **Temps aux instruments** : temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- 67) **Temps aux instruments au sol** : temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur synthétique de vol homologué par l'Autorité.
- 68) **Temps de vol — avions** : total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol ; Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.
- 69) **Temps de vol — hélicoptères** : total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- 70) **Temps de vol aux instruments** : Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef, ou un télépilote conduit un aéronef télépilote, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- 71) **Temps de vol en solo** : temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- 72) **Temps de vol en solo — systèmes d'aéronefs télépilotés.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est seul à commander le RPAS.
- 73) **Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotés.** Total du temps décompté depuis le moment où une liaison C2 est établie entre le RPS et le 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.
- 74) **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.
- 75) **Transfert de commande.** Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- 76) **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.
- 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.
- 78) **Unité de compétence :** fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.
- 79) **Usage de substances qui posent des problèmes :** usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui :
- (i) 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) engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- 80) **Validation (d'une licence) :** mesure prise par l'Autorité quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.
- 81) **Vol de transport commercial :** vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un de location.
- 82) **Vol sur campagne :** vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

Les exigences relatives à la délivrance des licences du personnel aéronautique en RDC sont élaborées pour les catégories suivantes:

- (a) membre d'équipage de conduite/équipe de télépilotage ;
L'Autorité de l'aviation civile valide ou convertit les licences de :
- (1) pilote privé — avion, ou hélicoptère ;
 - (2) pilote professionnel — avion, ou hélicoptère;
 - (3) pilote de ligne — avion ou hélicoptère ;
 - (4) navigateur ;
 - (5) mécanicien navigant ; et
 - (6) à compter du 3 novembre 2022, télépilote — avion.
- (b) d'autres personnels.
L'Autorité de l'aviation civile délivre, valide ou convertit les licences de :
- (1) membre d'équipage de cabine ;
 - (2) technicien de maintenance d'aéronef ;
 - (3) contrôleur de la circulation aérienne ;
 - (4) agent technique d'exploitation.

1.2.1 AUTORISATION D'EXERCER DES FONCTIONS EN QUALITÉ DE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

1.2.1.1 Nul n'exerce des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou À compter du 3 novembre 2022 pour le membre d'équipe de télépilotage d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.2 La licence de membre d'équipage de conduite est délivrée par l'AAC/RDC (État d'immatriculation) ou avoir été validée par elle si elle a été délivrée par un autre État contractant.

1.2.1.3 À compter du 3 novembre 2022, la licence de télépilote sera délivrée par le service de délivrance des licences de l'AAC/RDC de l'exploitant du système d'aéronef télépiloté (RPAS) ou validée par ce service si elle a été délivrée par un autre État contractant.

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

Note. — L'article 102 de la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile stipule que nul ne peut exercer les fonctions de personnel aéronautique s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.2 MÉTHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE

1.2.2.1 La validation par l'Autorité d'une licence délivrée par un autre État contractant en lieu et place d'une nouvelle licence s'effectue sous forme d'une autorisation appropriée jointe à la licence d'origine et il est reconnu à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par elle. La restriction d'une autorisation par l'Autorité précise les privilèges de la licence à accepter comme équivalents. La validité de cette autorisation ne peut dépasser en aucun cas la durée de validité de la licence originelle. L'autorisation cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

1.2.2.2 Toute validation de licence pour une utilisation dans le transport aérien commercial est subordonnée au préalable à l'authentification de la licence d'origine auprès de l'État l'ayant délivrée.

1.2.2.3 Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre des États contractants dans le cadre de règlements communs relatifs à la délivrance de licences

(Réservé)

1.2.3 PRIVILÈGES DU TITULAIRE D'UNE LICENCE

L'Autorité ne permet pas au titulaire d'une licence d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont spécifiés sur cette licence.

1.2.4 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Afin de satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale associées à la délivrance de différents types de licences, le candidat répond à certaines exigences d'ordre médical qui sont spécifiées au titre des trois classes d'attestations médicales. Ces exigences sont indiquées en détail aux sections 6.2, 6.3, 6.4 et 6.5 du présent règlement.
- (b) Afin de fournir au titulaire d'une licence la preuve dont il a besoin pour témoigner qu'il satisfait aux conditions médicales appropriées, l'Autorité lui délivre une attestation médicale de classe 1, 2 ou 3, selon le cas.

1.2.4.1 Le candidat à une licence obtient, lorsque cela est applicable, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions du chapitre 6.

1.2.4.2 Dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité, les principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence prévoient, au minimum :

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

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.4.2.1 Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, le service de délivrance des licences assure une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires des licences tenues de se soumettre à une évaluation médicale.

1.2.4.3 La période de validité d'une attestation médicale débute le jour de l'examen médical. La durée de la période de validité est conforme aux dispositions de la section 1.2.5.2 du présent règlement

1.2.4.3.1 La période de validité d'une attestation médicale peut être prorogée, à la discrétion de l'Autorité sur avis d'un médecin évaluateur agréé, pour une durée maximum de 45 jours.

1.2.4.4 Sauf dans les cas prévus à la section 1.2.5.2.6 du RACD 02, les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne et À compter du 3 novembre 2022 pour les membres d'équipe de télé pilotage n'exercent les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

1.2.4.5 Des médecins-examineurs qualifiés, admis à l'exercice légal de la médecine et inscrits à l'ordre des médecins, sont agréés par l'Autorité de l'aviation civile pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des candidats en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications.

1.2.4.5.1 Les médecins-examineurs reçoivent une formation en médecine aéronautique et une formation de recyclage à intervalles réguliers. Avant d'être nommés, ils démontreront qu'ils possèdent une compétence suffisante en médecine aéronautique.

1.2.4.5.2 Les médecins-examineurs ont une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.


1.2.4.5.3 La compétence des médecins-examineurs est évaluée périodiquement par l'évaluateur médical.

1.2.4.6 Tout candidat à une licence ou à une qualification doit remplir une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, la date, le lieu et le résultat du dernier examen. Il indique au médecin-examineur si une attestation médicale lui a déjà été refusée ou si son attestation a déjà été révoquée ou suspendue et, dans l'affirmative, le motif du refus, de la révocation ou de la suspension.

1.2.4.6.1 Toute fausse déclaration faite à un médecin-examineur par un candidat à une licence ou à une qualification est signalée à l'Autorité afin qu'elle puisse prendre les mesures qu'elle juge nécessaires.

1.2.4.7 Après avoir terminé l'examen médical du candidat le médecin-examineur coordonne les résultats de l'examen et adresse à l'Autorité, conformément à ses spécifications, un rapport signé ou un document équivalent, donnant les résultats détaillés de l'examen et les évaluant du point de vue de l'aptitude physique et mentale.

1.2.4.7.1 Si le rapport médical est présenté à l'Autorité sous forme électronique, l'identification du médecin-examineur est établie comme il convient.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.4.7.2 Si l'examen médical est effectué par deux médecins-examineurs ou plus, un est désigné par l'Autorité pour coordonner les résultats de l'examen, les évaluer du point de vue de l'aptitude physique et mentale et signer le rapport.

1.2.4.8 Des services d'évaluateurs médicaux sont appelés par l'Autorité pour évaluer des rapports qui lui ont été soumis par les médecins-examineurs.

1.2.4.8.1 Le médecin-examineur fournit à l'Autorité les renseignements médicaux suffisants pour lui permettre d'effectuer des audits des attestations médicales.

1.2.4.9 Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales pour une licence donnée, l'attestation médicale n'est délivrée ou renouvelée que si les conditions suivantes sont remplies :

- (1) les conclusions de médecins agréés montrent que, dans des circonstances spéciales, l'inaptitude du candidat à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;
- (2) il a été dûment tenu compte de l'habileté des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;
- (3) la licence porte la mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction.

1.2.4.10 La confidentialité des renseignements médicaux est respectée en permanence.

1.2.4.10.1 Tous les rapports et dossiers médicaux sont conservés en lieu sûr et accessible seulement au personnel autorisé.

1.2.4.10.2 Lorsque des considérations opérationnelles le justifient, l'évaluateur médical détermine dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents sont présentés à des responsables compétents de l'Autorité.


1.2.5 VALIDITÉ DES LICENCES

1.2.5.1 L'Autorité a la responsabilité de s'assurer que les privilèges accordés en vertu d'une licence ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par elle.

1.2.5.1.1 L'Autorité établit pour les licences et les qualifications de pilote, des conditions d'expérience récente et de maintien du niveau de compétence qui sont fondées sur une approche systématique de la prévention des accidents, approche qui comprend un processus d'évaluation du risque et une analyse des opérations actuelles les concernant, y compris des données d'accident et d'incident.

1.2.5.1.2 L'Autorité s'assure que les autres États contractants sont en mesure de vérifier la validité de la licence qu'elle a délivrée.

1.2.5.1.3 Le maintien du niveau de compétence des équipages membres d'équipage de conduite et à compter du 3 novembre 2022 pour les membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial est assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le RACD 08.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

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

1.2.5.1.5 Les membres d'équipage de conduite et à compter du 3 novembre 2022 pour les membres d'équipe de télépilotage, dans la mesure où l'AAC/RDC (État d'immatriculation) ou le service de délivrance des licences de l'État de l'exploitant, respectivement, le considèrent possible, démontre le maintien de leur niveau de compétence dans des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par cet État.

1.2.5.2 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 et 1.2.5.2.6 une attestation médicale délivrée est valide à compter de la date de l'examen médical pour une période qui ne dépasse pas :

- (1) 60 mois (05 ans) pour une carte d'élève pilote et une licence de pilote privé —avion et hélicoptère ;
- (2) 12 mois pour une licence de pilote professionnel —avion et hélicoptère ;
- (3) 12 mois pour une licence de pilote de ligne —avion et hélicoptère ;
- (4) 60 mois (05 ans) pour une carte d'élève pilote et une licence de pilote privé — avion, et hélicoptère ;
- (5) 12 mois pour une licence de pilote professionnel — avion, et hélicoptère ;
- (6) 12 mois pour une licence de pilote de ligne — avion et hélicoptère ;
- (7) 48 mois pour une licence de télépilote — avion (applicable à compter du 3 novembre 2022) ;
- (8) 12 mois pour une licence de navigateur ;
- (9) 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- (10) 48 mois (04 ans) pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- (11) 24 mois (02 ans) pour une licence de membre d'équipage de cabine.

Lorsque la période de validité est calculée conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.5.2, elle tient compte de la date d'expiration du précédent médical. La nouvelle validité est calendaire.

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

1.2.5.2.2 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne —avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel —avion ou hélicoptère qui effectuent des vols **domestiques ou internationaux** en exploitation **mono pilote** et qui sont âgés de **40 ans ou plus**, la période de validité spécifiée au paragraphe 1.2.5.2 est réduite à **six (06) mois**.

1.2.5.2.3 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne —avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel — avion ou hélicoptère qui effectuent des vols **domestiques ou internationaux** en exploitation **multi pilote** et qui sont âgés de **60 ans ou plus**, la période de validité spécifiée au paragraphe 1.2.5.2 est réduite à **six (06) mois**.

1.2.5.2.4 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, ou hélicoptère, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou à compter du 3 novembre 2022 pour une licence de télépilote — avion, qui sont âgés de **40 ans ou plus**, la période de validité spécifiée au paragraphe 1.2.5 (g) est réduite à **24 mois**.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.5.2.5 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, ou hélicoptère, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou à compter du 3 novembre 2022 pour une licence de télépilote — avion qui sont âgés **de 50 ans ou plus**, la période de validité spécifiée au paragraphe 1.2.5.2 soit réduite à **12 mois**.

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

1.2.5.2.6 L'examen médical peut être différé à titre exceptionnel, à la discrétion de l'Autorité, lorsque le titulaire d'une licence est en service dans une région éloignée des centres médicaux agréés :

- (a) de six (06) mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
- (b) deux fois consécutives de trois (03) mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré par un médecin- examinateur désigné de la région ou à défaut, par un médecin admis à l'exercice légal de la médecine dans cette région. Un rapport sur l'examen médical est envoyé à l'Autorité qui a délivré la licence ;
- (c) de 24 mois au maximum s'il s'agit d'un pilote privé lorsque l'examen médical est fait par un examinateur désigné par l'Autorité du pays dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical est envoyé à l'Autorité qui a délivré la licence.
- (d) 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.

1.2.6 DIMINUTION DE L'APTITUDE PHYSIQUE OU MENTALE

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


1.2.6.1.1 Les titulaires de licence reçoivent des lignes directrices claires sur les conditions médicales qui concernent la sécurité des vols et sur les circonstances dans lesquelles ils demandent des éclaircissements ou des indications auprès d'un médecin-examinateur ou de l'Autorité.

1.2.6.1.2 L'Autorité et l'exploitant font en sorte qu'un titulaire de licence n'exerce pas les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à empêcher la délivrance ou le renouvellement de son attestation médicale.

1.2.7 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

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

1.2.7.2 Les titulaires de licences prévues dans le présent règlement ne font aucun usage de substances qui pose des problèmes.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.7.3 L'Autorité veille, autant que possible, à ce que tous les titulaires de licences assurant des fonctions critiques pour la sécurité qui font un usage de substances qui posent des problèmes soient identifiés et relevés de leurs fonctions. La reprise de ces fonctions critiques pour la sécurité est envisagée après un traitement satisfaisant ou, dans les cas où aucun traitement n'est nécessaire, lorsque l'intéressé cesse de faire un usage de substances qui posent des problèmes et qu'on détermine qu'en poursuivant l'exécution de sa fonction, il n'est pas susceptible de compromettre la sécurité.

1.2.8 FORMATION HOMOLOGUÉE ET ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ

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

1.2.8.2 L'agrément par l'Autorité d'un organisme de formation dépend de la capacité de cet organisme de démontrer qu'il satisfait aux dispositions du RACD 03 relatif à l'agrément des organismes de formation aéronautique.

1.2.8.3 La formation homologuée des détenteurs de licences est dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.4 La formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des d'aéronefs et à compter du 3 novembre 2022 pour le RPAS est dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.5 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.

1.2.9 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

1.2.9.1 Les pilotes d'avion et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et à compter du 3 novembre 2022 pour les télépilotes d'avion, prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'appendice 1 du présent règlement.

1.2.9.2 Le mécanicien navigant prouve qu'il est capable de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

1.2.9.3 les navigateurs qui utilisent le radiotéléphone de bord prouvent qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

1.2.9.4 les navigateurs et les contrôleurs de la circulation aérienne qui utilisent le radiotéléphone de bord prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'appendice 1.

1.2.9.5 Les compétences linguistiques des pilotes, d'avions et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et à compter du 3 novembre 2022 pour des télépilotes d'avions dont le niveau de compétence démontrée est inférieur au niveau expert (niveau 6) sont formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.2.9.6 Les compétences linguistiques des pilotes d'avions et d'hélicoptères, des navigateurs qui utilisent le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et à compter du 3 novembre 2022 pour des télépilotes d'avions dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) sont formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit:

- (a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4) sont évaluées au moins une fois tous les trois (03) ans ;
- (b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau avancé (niveau 5) sont évaluées au moins une fois tous les six (06) ans.

La langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques est celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais.


1.3 ÉQUIVALENCE/CONVERSION ET VALIDATION DE LICENCES, QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES ET TITRES MILITAIRES

1.3.1 ÉQUIVALENCE/ CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES

- (a) Une personne titulaire d'une licence étrangère en état de validité peut solliciter et obtenir une équivalence/conversion de sa licence avec les mêmes qualifications si le candidat:
 - (1) détient une licence délivrée conformément aux normes de l'OACI;
 - (2) n'est pas en état de radiation ou suspension par l'État qui a délivré la licence;
 - (3) détient une attestation médicale délivrée par un médecin examinateur agréé par l'AAC/RDC (selon le cas);
 - (4) détient une qualification de classe ou de type à jour ;
 - (5) est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise (si applicable) tel que spécifié à la section 1.2.9 du présent règlement;
 - (6) démontre l'expérience récente acquise dans les six (06) derniers mois à savoir 03 décollages et 03 atterrissages effectués sur la catégorie, la classe ou le type d'aéronef suivant le cas pour le personnel navigant;
 - (7) justifie pour le personnel étranger d'un contrat de travail ou tout document équivalent pour le cas d'une équivalence de licences de pilote professionnel, de pilote de ligne, de navigateur, de mécanicien navigant, de membre d'équipage de cabine, de technicien de maintenance d'aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne et d'agent technique d'exploitation;

1.3.2 ÉQUIVALENCE/CONVERSION DE LICENCES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Conversion d'une licence étrangère de pilote pour la délivrance d'une PPL par l'Autorité. Une personne qui est en possession d'une licence en cours de validité assortie au moins des privilèges d'une PPL, délivrée par un autre État contractant en accord avec l'Annexe 1 de l'OACI, demande une conversion/ Équivalence et se voit délivrer une PPL à utiliser à bord d'aéronefs immatriculés dans la République Démocratique du Congo (R.D.C), pourvu que les conditions suivantes soient remplies :

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (1) le titulaire présente au service de délivrance des licences la licence étrangère, la preuve de l'expérience requise par présentation du dossier (p.ex. carnet de vol) et un certificat médical récent;
 - (2) le titulaire présente au service de délivrance des licences des preuves de compétences linguistiques dans la langue employée en République Démocratique du Congo (R.D.C) pour les communications radiotéléphoniques, ou en anglais, comme spécifié par l'Annexe1 et le RACD-02 Licence Du Personnel, ou apporte des preuves de compétences au service de délivrance des licences comme spécifié par l'Autorité;
 - (3) le titulaire obtient un certificat médical de classe 2 délivré selon les exigences de l'Autorité;
 - (4) le titulaire démontre à la satisfaction du service de délivrance des licences la connaissance du droit aérien national ;
 - (5) le titulaire passe une épreuve d'habileté pour PPL ;
 - (6) le service de délivrance des licences vérifie l'authenticité de la licence, des qualifications, de l'autorisation et du certificat médical avec l'État de délivrance de la licence avant de convertir la licence.
- (b) Conversion d'une licence PPL/IR, CPL, CPL/IR, ATPL ou de mécanicien navigant qui a été validée. Le titulaire d'une licence étrangère PPL/IR, CPL, CPL/IR, ATPL ou de mécanicien navigant récente et en cours de validité ainsi que du certificat médical correspondant, délivrés par un autre État contractant en accord avec l'Annexe1, demande la conversion en la licence et les qualifications appropriées délivrées par l'État, pourvu que les conditions suivantes soient remplies:
- (1) le candidat est titulaire d'un certificat de validation en cours de validité, délivré en accord avec les procédures de l'Autorité ;
 - (2) le candidat accomplit au moins 100 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo (R.D.C), qui sont exploités par un exploitant établi dans l'État Congolais (R.D.C), en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation ;
 - (3) le candidat à la conversion présente au service de délivrance des licences la licence étrangère et des preuves (carnet de vol) des 100 heures de vol ;
 - (4) le candidat possède ou obtient un certificat médical délivré en accord avec les procédures de l'Autorité, approprié au niveau de la licence à convertir. Les qualifications inscrites sur la licence d'une personne qui ont été validées en accord avec les procédures de l'État Congolais (R.D.C) sont inscrites sur la licence convertie de cette personne.

1.3.3 ÉQUIVALENCE DE TITRES MILITAIRES

- (a) Un pilote titulaire de titre militaire en état de validité peut solliciter et obtenir une équivalence de son titre avec les mêmes qualifications d'aéronefs à usage civil. L'équivalence délivrée ne peut excéder la catégorie de licence de pilote professionnel si le candidat:
- (1) détient une attestation médicale valide établie conformément aux dispositions du présent règlement;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (2) est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise tel que spécifié à la section 1.2.9 du présent règlement.
- (b) Un technicien de maintenance d'aéronef titulaire de titre militaire en état de validité peut solliciter et obtenir une équivalence de son titre avec les mêmes qualifications d'aéronefs à usage civil.


1.3.4 VALIDATION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS ÉTRANGÈRES

- (a) Une personne titulaire d'une licence étrangère en état de validité peut solliciter et obtenir une validation de sa licence avec les mêmes qualifications si le candidat:
- (1) détient une licence délivrée conformément aux normes de l'OACI;
 - (2) détient une licence qui n'est pas révoquée ou suspendue par l'État qui la délivré ;
 - (3) détient une attestation médicale délivrée par un médecin examinateur agréé par l'AAC/RDC (selon le cas) ;
 - (4) détient une qualification de classe ou de type à jours (selon le cas) ;
 - (5) est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise tel que spécifié à la section 2.1.2.10 du présent règlement (selon le cas) ;
 - (6) démontre l'expérience récente acquise dans les six (06) derniers mois à savoir 03 décollages et 03 atterrissages effectués sur la catégorie, la classe ou le type d'aéronef suivant le cas pour le personnel navigant;
 - (7) technicien de maintenance d'aéronef et a :
 - (i) travaillé dans les six (06) derniers mois en qualité de technicien de maintenance d'aéronef ; ou
 - (ii) supervisé des opérations de maintenance d'aéronef; ou
 - (iii) agi en qualité d'instructeur dans le domaine de la maintenance d'aéronef.
 - (8) justifie pour le personnel étranger d'un contrat de travail ou tout document équivalent.

1.3.5 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELS

Une personne titulaire d'une validation de sa licence étrangère conformément aux dispositions de la section 1.3.3 :

- (1) peut exercer ses privilèges sur un aéronef civil immatriculé en République Démocratique du Congo ;
- (2) doit se limiter aux privilèges mentionnés sur la validation de sa licence étrangère;
- (3) ne doit pas jouir des privilèges de sa validation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile quand sa licence étrangère est expirée, annulée ou suspendue.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

1.4 RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES EXAMENS ET ENTRAÎNEMENTS

1.4.1 EXAMEN THÉORIQUE : CONDITIONS D'ADMISSIBILITÉ


- (a) Un candidat pour un examen théorique doit :
- (1) avoir reçu une mention d'un instructeur habilité certifiant que le candidat a effectué une formation théorique ou terminé des études requises par ce règlement pour la licence ou la qualification recherchée et est prêt pour cet examen théorique ;
 - (2) fournir au moment de l'examen une pièce d'identité qui contient :
 - (i) une photo ;
 - (ii) une signature ;
 - (iii) la date de naissance, qui montre que le candidat répond ou répondra aux critères d'âge définis par le présent règlement pour la licence recherchée, avant la date de l'examen ;
 - (iv) son adresse actuelle, si elle est différente de l'adresse mentionnée sur le dossier de demande de candidature.
- (b) L'Autorité de l'aviation civile définit le niveau minimum de réussite à l'examen.

1.4.2 PRÉREQUIS POUR LES EXAMENS PRATIQUES

- (a) Pour être éligible à passer l'examen pratique, le candidat doit remplir toutes les conditions requises pour la licence ou qualification recherchée.
- (b) Si un candidat ne remplit pas tous les critères d'un examen pratique pour une licence ou qualification à une date donnée, il doit remplir toutes les conditions requises pour l'examen dans un temps ne dépassant pas 60 jours calendaires après cette date.
- (c) Si un candidat ne remplit pas de manière satisfaisante toutes les conditions requises pour l'examen pratique pour une licence ou une qualification dans les 60 jours calendaires après le début de l'examen, il doit refaire l'examen en entier, incluant même les parties réussies lors du premier examen.

1.4.3 EXAMENS PRATIQUES : PROCÉDURES GÉNÉRALES

- (a) L'Autorité de l'aviation civile détermine l'habileté du candidat à détenir une licence ou qualification délivrée conformément aux critères relatifs à l'habileté du candidat à accomplir de manière satisfaisante pendant l'examen pratique les parties suivantes :
- (1) exécuter les tâches définies dans les domaines opérationnels pour la licence ou qualification recherchée dans les normes prescrites;
 - (2) démontrer sa maîtrise de l'avion, sans sortir des limites de tolérance (pas de doute lors des examens);
 - (3) démontrer une bonne faculté de jugement;
 - (4) démontrer une aptitude à piloter sans copilote, si l'avion est certifié pour un seul pilote.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |


- (b) Si le candidat ne démontre pas son aptitude à piloter sans copilote, l'Autorité de l'aviation civile marque la limitation « copilote exigé » sur la licence du candidat. Le candidat doit enlever la limitation en passant un examen approprié, et en démontrant son habileté à piloter cet avion seul à bord.
- (c) Si un candidat échoue dans n'importe quel domaine d'application, il échoue à tout l'examen pratique.
- (d) Un candidat n'est pas éligible à la licence ou qualification recherchée tant que tous les domaines d'application ne sont pas réussis.
- (e) Un examinateur ou le candidat doit arrêter l'examen pratique à chaque fois que :
 - (1) le candidat échoue sur un ou plusieurs domaines d'application; ou
 - (2) à cause des conditions météorologiques défavorables, techniques ou toute autre condition qui touche à la sécurité du vol.
- (f) Si un examen est interrompu, l'Autorité de l'aviation civile peut tenir compte des parties de l'examen déjà passées, mais seulement si le candidat :
 - (1) passe avec satisfaction le reste de l'examen dans les 60 jours qui suivent la date de l'examen ;
 - (2) présente à l'examinateur, pour le réexamen, la lettre de désapprobation ou la lettre d'interruption d'examen, suivant le cas ;
 - (3) a satisfait à toute formation complémentaire nécessaire et obtenu la mention d'un instructeur, si une formation complémentaire est exigée.

1.4.4 EXAMENS PRATIQUES: AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENTS EXIGES

- (a) L'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations l'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par le service de délivrance des licences, qui doit veiller à ce que l'entraîneur synthétique de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.
- (b) Sauf s'il est autorisé à passer tout l'examen pratique sur un simulateur homologué ou un dispositif de formation approuvé, un candidat pour une licence ou qualification conformément aux dispositions de ce règlement, doit fournir un aéronef muni des équipements nécessaires pour cet examen.

1.4.5 RÉEXAMEN APRÈS ÉCHEC

- (a) Un candidat à un examen théorique ou pratique, qui échoue à cet examen ne peut se représenter à l'examen, que s'il a reçu :
 - (1) l'entraînement complémentaire exigé par un instructeur désigné qui détermine si le candidat est apte à réussir à l'examen ;
 - (2) une mention d'un instructeur désigné, certifiant que le candidat a accompli la formation complémentaire exigée.
- (b) Un candidat à une qualification d'instructeur en vol avec une qualification de catégorie avion ou hélicoptère qui a échoué à son examen pratique pour cause de mauvaise formation dans les parties, décrochage, entrée en vrille ou pratique des vrilles ou sortie de vrilles, doit:

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (1) se conformer aux exigences du paragraphe (a) de cette section avant d'être réexaminé;
- (2) disposer d'un aéronef pour le réexamen qui soit de la catégorie appropriée pour l'examen désiré, et qui soit certifié pour l'exécution des vrilles;
- (3) démontrer son aptitude pratique et pédagogique dans toutes les situations de décrochage, entrée en vrilles et de sortie de vrilles devant un examinateur pendant l'examen.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

A. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

2.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES DE PILOTES.

2.1.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

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

- (1) avions ;
- (2) hélicoptères.

2.1.1.2 La catégorie d'aéronef est consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.

2.1.1.2.1 Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une qualification pour une autre catégorie d'aéronef, l'Autorité appose sur sa licence la nouvelle catégorie d'aéronef ;

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

2.1.1.3.1 Le candidat à quelque licence ou qualification de pilote que ce soit, prouve de la manière fixée par l'Autorité, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.1.1.4 l'Autorité porte sur une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère une qualification de type ou de classe applicable à un aéronef de sa catégorie. L'annotation de la qualification indique que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef. La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef est reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tient compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et porte sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation de l'aéronef.

2.1.2 QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

2.1.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondent aux catégories d'aéronef énumérées au paragraphe 2.1.1.1.

2.1.2.2 Il n'est pas consigné de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.

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

2.1.2.4 Le titulaire d'une licence de pilote qui sollicite une qualification de catégorie supplémentaire satisfait aux conditions du présent règlement correspondant aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.1.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

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

- (1) avions terrestres monomoteur ;
- (2) hydravions monomoteur ;
- (3) avions terrestres multi moteurs ;
- (4) hydravions multi moteurs.

2.1.3.1.1 L'Autorité établit une qualification de classe pour les avions et les hélicoptères certifiés pour être exploités par un seul pilote et qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue la conduite et des performances. Le présent paragraphe n'interdit pas l'établissement d'autres qualifications de classe dans le cadre de cette structure de base.

2.1.3.2 Des qualifications de type sont établies pour :

- (1) les aéronefs certifiés pour être exploités avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- (2) les hélicoptères ;
- (3) tout aéronef pour lequel l'Autorité le juge nécessaire.

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

2.1.4 CAS OU DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NÉCESSAIRES

2.1.4.1 L'Autorité ne permet pas au titulaire d'une licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion ou d'hélicoptère que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qu'il possède :

- (1) la qualification de classe appropriée; ou
- (2) une qualification de type.

2.1.4.1.1 Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote ou sont limités aux fonctions de pilote pour la seule phase de croisière du vol. Cette politique d'utilisation d'un pilote sur la phase de croisière du vol doit être décrite dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.1.5 CONDITIONS EXIGÉES POUR LA DÉLIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

2.1.5.1 Qualification de classe :

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

2.1.5.2 Qualification de type.

Le candidat :

- (1) acquiert, sous supervision appropriée, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, 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, les systèmes et la cellule ;
 - (iii) s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - (iv) pour la délivrance d'une qualification de type d'une catégorie d'avion, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ; et
 - (v) procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérifications;
- (2) prouve qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
- (3) prouve, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par l'Autorité.

2.1.5.3 Qualification de type :

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

2.1.6 UTILISATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL POUR L'ACQUISITION D'EXPÉRIENCE ET LA DÉMONSTRATION D'HABILITÉ

- (a) L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification est approuvée par l'Autorité, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.1.7 CAS OU UNE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS EST NÉCESSAIRE

- (a) L'Autorité ne permet pas au titulaire d'une licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) que si elle lui a donné une autorisation à cet effet.
Cette autorisation est constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.
- (b) La qualification de vol aux instruments fait partie intégrante de la licence de pilote de ligne catégorie avion et hélicoptère.

2.1.8 CAS OU UNE AUTORISATION D'ASSURER L'INSTRUCTION EST NÉCESSAIRE

2.1.8.1 L'Autorité ne permet pas au titulaire d'une licence de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation est apposée sous forme de qualification d'instructeur de vol inscrite sur la licence ;

2.1.8.2 L'Autorité ne permet pas à une personne de donner sur simulateur d'entraînement au vol l'instruction exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence appropriée ou si elle a reçu une formation et acquis une expérience de vol appropriées, et si elle lui a délivré une autorisation à cet effet.

2.1.9 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL

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

2.1.9.2 Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote mais dans lequel l'Autorité exige la présence d'un copilote fait prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2.1.9.2.1 L'Autorité autorise la prise en compte du temps de vol total ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.

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

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

2.1.9.5 Le pilote titulaire de titre militaire qui remplit les fonctions de copilote ou de commandant de bord sur des aéronefs militaires de transport de troupes fait prendre en compte le total du

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote.

2.1.9.6 Le pilote titulaire de titre militaire qui remplit les fonctions de pilote sur des aéronefs de chasse fait prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote.

2.1.10 LIMITATION DES PRIVILÈGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'ÂGE DE 60 ANS ET RESTRICTION DES PRIVILÈGES DES PILOTES AYANT ATTEINT L'ÂGE DE 65 ANS

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote ne peut remplir les fonctions de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial, domestique et international s'il a atteint l'âge de 60 ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.
- (b) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel ou de pilote de ligne ne peut remplir les fonctions de copilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport (commercial et d'aviation générale) domestique et international s'il a atteint l'âge de 65 ans.

2.2 ÉLÈVE PILOTE

2.2.1 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

2.2.1.1 Les élèves-pilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites aux sections 2.2.3 et 2.2.4 du présent règlement pour bénéficier d'une carte d'élève pilote. L'Autorité veille à ce que les privilèges accordés ne permettent pas aux élèves-pilotes de constituer un danger pour la navigation aérienne.

2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE VOLS EN SOLO

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

2.2.2.2 Les élèves-pilotes ne volent en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre l'Autorité de l'Aviation Civile de la RDC et États contractants intéressés.

2.2.3 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

2.2.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA CARTE D'ÉLÈVE PILOTE

L'élève pilote ne bénéficie d'une carte d'élève pilote que s'il répond aux conditions ci-après :

- (1) être âgé de 17 ans au moins;
- (2) avoir le diplôme d'État ou équivalent.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVÉ

2.3.1 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AVION ET HÉLICOPTÈRE

2.3.1.1 Âge

Tout candidat à une licence de pilote privé est âgé de 17 ans révolus ;

2.3.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

- (1) réglementation nationale et internationale en matière d'aviation civile intéressant le titulaire de la licence de pilote privé, règles de l'air, procédures de calage altimétrique, méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissances générales des aéronefs :

- (2) principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;
- (3) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants, renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- (4) pour les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

Préparation du vol, performances et chargement :

- (5) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse et de centrage ;
- (6) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- (7) planification pré vol et en route pour les vols VFR privés, établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne, procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position, procédures de calage altimétrique, vol dans les zones à forte densité de circulation.

Performances humaines :

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

Météorologie :

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Navigation :

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

Procédures opérationnelles :

- (11) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- (12) procédures de calage altimétrique ;
- (13) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- (14) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol ;
- (15) dans le cas des hélicoptères, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol, mesures de sécurité propres au vol en VMC.

Principes du vol

- (16) principes du vol ;

Radiotéléphonie :

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

2.3.1.3 Habileté

- (a) Le candidat prouve qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé, ainsi que de :
 - (1) reconnaître et gérer les menaces et les erreurs ;
 - (2) respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
 - (3) exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (4) faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
 - (5) appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (6) garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.3.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat détient au préalable une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.3.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.3.2.1 La licence de pilote privé permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.

2.3.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence reçoit sur un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et navigation.

2.3.3 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

2.3.3.1 Expérience

2.3.3.1.1 Le candidat accomplit au moins 40 heures de vol ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avions appropriés à la qualification de classe sollicitée. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 5 heures.

2.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe 2.3.3.1.1 ci-dessus.

2.3.3.1.2 Le candidat accomplit au moins 10 heures de vol en solo sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km (150 NM) au cours duquel est effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.3.2 Instruction de vol

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

- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (4) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) vol à vitesse faible : reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
 - (6) vol à vitesse élevée : reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
 - (7) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
 - (8) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles), atterrissages sur terrain court ;
 - (9) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
 - (10) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
 - (11) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
 - (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
 - (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.
- (b) L'expérience du vol aux instruments spécifiée ci-dessus, et l'instruction en double commande au vol de nuit ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

2.3.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

2.3.4.1 Expérience

2.3.4.1.1 Le candidat accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 5 heures.

2.3.4.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.3.4.2 Instruction en Vol

2.3.4.2.1 Le candidat reçoit au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé dans les domaines suivants au moins :

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

2.3.4.2.1.1 Le candidat reçoit une instruction au vol aux instruments en double commande donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier, sur un hélicoptère doté des instruments appropriés. L'expérience du vol aux instruments et l'instruction en double commande au vol de nuit ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

2.3.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

(Réservé)

2.3.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

(Réservé)

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.3.7 PROROGATION DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVE AVION ET HELICOPTERE

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote privé délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes :
- (1) avoir effectué au moins trois (03) décollages et (03) atterrissages de jour ou de nuit dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ;
 - (2) posséder une attestation médicale de classe 2 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Autorité de l'aviation civile ;
 - (3) avoir un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4).

2.3.8 RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVE AVION ET HELICOPTERE

Rétablissement des privilèges / renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC

2.3.9 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL

- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de vol pour des candidats à une licence de pilote privé avion et hélicoptère, le postulant doit :
- (1) être titulaire d'une licence de pilote privé en cours de validité avec :
 - (i) une qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondant à la qualification d'instructeur de vol recherchée ; et
 - (ii) une qualification de vol aux instruments.
 - (2) avoir au minimum 250 heures de vol ;
 - (3) faire une présentation pédagogique.
- (b) La validité de la qualification d'instructeur est de trois (03) ans renouvelable.

2.3.9.1 Prorogation de qualification d'instructeur de vol

- (a) Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de pilote privé avion et hélicoptère, le candidat doit :
- (1) détenir une licence de pilote privé en cours de validité assortie de la qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un élève pilote sous la supervision d'un instructeur habilité.

2.3.9.2 Renouvellement de qualification d'instructeur de vol

Rétablissement des privilèges /renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la fin de validité et qui a pour effet de renouveler les

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

2.3.10 EXAMINATEUR DE VOL

- (a) Les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de pilote privé avion et hélicoptère sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification en cours de validité. Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de trois (03) ans renouvelable ;
- (b) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur en vol de l'Autorité.

2.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL

2.4.1 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES CATÉGORIES AVION ET HÉLICOPTÈRE

2.4.1.1 Âge

Tout candidat à une licence de pilote professionnel est âgé de 18 ans révolus.

2.4.1.2 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue :

Droit aérien :

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

Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les avions et les hélicoptères :

- (2) principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;
- (3) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants, renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- (4) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
- (5) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;
- (6) pour les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines

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

Météorologie :

- (12) 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 ;
- (13) 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 ;
- (14) causes, reconnaissance et effets du givrage, procédures de pénétration des zones frontales, évitement des conditions météorologiques dangereuses.

Navigation :

- (15) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation, compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés, utilisation de l'équipement de bord.

Procédures opérationnelles :

- (16) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- (17) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- (18) procédures de calage altimétrique ;
- (19) précautions et procédures d'urgence appropriées ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (20) procédures opérationnelles de transport de fret, risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
- (21) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- (22) dans le cas des hélicoptères, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol, mesures de sécurité propres au vol en VMC.

Principes du vol ;

- (23) principes du vol

Radiotéléphonie :

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

2.4.1.3 Habileté

Le candidat prouve qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, ainsi que de :

- (1) reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
- (3) exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (4) faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (5) appliquer ses connaissances aéronautiques;
- (6) garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.4.1.4 Aptitudes physique et mentale

Le candidat détient une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

2.4.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.4.2.1 La licence de pilote professionnel permet à son titulaire de :

- (1) exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée ;
- (2) remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;
- (3) remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée certifié pour être exploité par un seul pilote ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (4) remplir les fonctions de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;

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

2.4.3 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

2.4.3.1 Expérience

2.4.3.1.1 Le candidat accomplit au moins 200 heures de vol ou 150 heures, accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 10 heures.

2.4.3.1.1.1 Le candidat accomplit sur avion un minimum :

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

2.4.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures.

2.4.3.2 Instruction de vol

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

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

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

L'expérience du vol aux instruments ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux sections 2.4.3.1.1.1 (3) et 2.4.3.2.1 (10) ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.

2.4.3.2.2 Il faut que le postulant ait reçu, en vol réel, une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement approuvée par le service de délivrance des licences.

2.4.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

2.4.4.1 Expérience

2.4.4.1.1 Le candidat accompli au moins 150 heures de vol ou 100 heures accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 150 heures ou de 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 10 heures.

2.4.4.1.1.1 Le candidat accompli, sur hélicoptère, au moins :

- (1) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- (2) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel il a effectué un atterrissage en deux points différents ;
- (3) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures sont aux instruments au sol ;
- (4) si les privilèges de la licence sont exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.

2.4.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.

2.4.4.2 Instruction de vol

- (a) Le candidat reçoit une instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :
- (1) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
 - (2) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
 - (3) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - (4) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
 - (5) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
 - (6) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
 - (7) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
 - (8) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
 - (9) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
 - (10) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
 - (11) procédures anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche et atterrissage en autorotation ;
 - (12) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ; et
 - (13) procédures de communication et expressions conventionnelles.
- (b) L'expérience du vol aux instruments spécifiée aux paragraphes 2.4.4.1.1.1 (3) ainsi que l'expérience du vol de nuit et l'instruction en double commande spécifiées aux paragraphes 2.4.4.2 (10) ne permettent pas au titulaire d'une licence de pilote professionnel de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.4.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

(Réservé)

2.4.6 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE DIRIGEABLE

(Réservé)

2.4.7 PROROGATION DE LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL AVION ET HÉLICOPTÈRE

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes :
- (1) avoir effectué au moins trois (03) décollages et (03) atterrissages de jour ou de nuit dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord;
 - (2) posséder une attestation médicale de classe 1 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Autorité de l'aviation civile ;
 - (3) avoir effectué une évaluation de compétences sur une période de douze (12) mois dans un simulateur de vol agréé conforme au type d'aéronef dont la qualification est recherchée;
 - (4) avoir un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4) ;
 - (5) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les trente-six (36) derniers mois.

2.4.8 RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL AVION ET HÉLICOPTÈRE

Rétablissement des privilèges /renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

2.4.9 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AVIONS ET LES HÉLICOPTÈRES

- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de vol pour des candidats à une licence de pilote privé/ professionnel avion et hélicoptère, le titulaire doit :
- (1) être titulaire d'une licence de pilote professionnel avion et hélicoptère en cours de validité avec :
 - (i) une qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ; et
 - (ii) une qualification de vol aux instruments.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (2) avoir au minimum 2500 heures de vol pour le pilote professionnel avion ;
- (3) avoir au minimum 1000 heures de vol pour le pilote professionnel hélicoptère;
- (4) être en mesure de lire, de parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise au niveau fonctionnel (niveau 4) au moins;
- (5) instruire trois (03) élèves pilotes sous la supervision d'un instructeur habilité.

(b) La validité de la qualification d'instructeur est de trois (03) ans renouvelable.

2.4.9.1 Prorogation de qualification d'instructeur de vol.

- (a) Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de pilote professionnel avion et hélicoptère, le candidat doit :
- (1) détenir une licence de pilote professionnel avion et hélicoptère en cours de validité assortie de la qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un pilote sous la supervision d'un instructeur habilité.

2.4.9.2 Renouvellement de qualification d'instructeur de vol

Rétablissement des privilèges /renouvellement: Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC

2.4.10 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

La qualification d'instructeur de vol permet à son titulaire :

- (1) de diriger les vols en solo des élèves-pilotes ;
- (2) d'assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé, de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments et de la qualification d'instructeur de vol à condition :
 - (i) que l'instructeur soit titulaire, au minimum de la licence et de la qualification pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie d'aéronef appropriées ;
 - (ii) qu'il soit titulaire de la licence et de la qualification nécessaires pour faire fonction de pilote commandant de bord de l'aéronef sur lequel l'instruction est donnée ;
 - (iii) que les privilèges d'instructeur de vol accordés soient inscrits sur sa licence.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.4.11 LIMITATIONS D'INSTRUCTEUR DE VOL

Le détenteur d'une autorisation ou d'une qualification d'instructeur en vol observe les limitations et qualifications applicables aux instructeurs en vol.

2.4.12 EXAMINATEUR DE VOL

- (a) Les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de pilote professionnel avion et hélicoptère sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens en vol.
- (b) Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de trois (03) ans renouvelable.
- (c) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur en vol de l'Autorité.

2.4.12.1 Connaissances

Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :

- (1) techniques d'instruction appliquée ;
- (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- (3) processus d'apprentissage ;
- (4) éléments de pédagogie ;
- (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- (6) élaboration de programmes de formation ;
- (7) organisation des leçons ;
- (8) techniques d'instruction en classe ;
- (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ; et
- (12) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs ;
- (13) faire une présentation pédagogique.

2.4.12.2 Habileté

Le candidat prouve, dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles porte l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.

2.4.12.3 Expérience

Le candidat satisfait aux conditions d'expérience de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.4.12.4 Instruction en vol

- (a) Sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'Autorité, le candidat :
- (1) reçoit une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ; et
 - (2) pratique les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

2.5 LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE CATÉGORIE AVION

(Réservé)

2.6 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE

2.6.1 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES AVIONS ET HÉLICOPTÈRES

2.6.1.1 Âge

Tout candidat à une licence de pilote de ligne est âgé de 21 ans révolus ;

2.6.1.2 Connaissances

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

Droit aérien :

- (1) réglementation nationale et internationale en matière d'aviation civile, règles de l'air, méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les avions et les hélicoptères :

- (2) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment des circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation, systèmes de commande de vol, y compris le pilote automatique et l'augmentation de la stabilité ;
- (3) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef, effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs, renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- (4) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie d'aéronef considérée, effets des conditions atmosphériques sur les performances des aéronefs selon les renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
- (6) instruments de vol, compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération, limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession, pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol et dispositifs d'affichage électroniques ;
- (7) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;
- (8) pour les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu.

Préparation du vol, performances et chargement :

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

Performances humaines

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

Météorologie :

- (14) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques, codes et abréviations, utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol, altimétrie ;
- (15) météorologie aéronautique, éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat est 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 ;
- (16) causes, reconnaissance et effets du givrage, procédures de pénétration des zones frontales, évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (17) dans le cas des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques, courants-jets.

Navigation :

- (18) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface, exigences propres à la navigation long-courrier ;
- (19) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
- (20) 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 ;
- (21) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure, utilisation de l'équipement de bord.

Procédures opérationnelles :

- (22) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- (23) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
- (24) précautions et procédures d'urgence, mesures de sécurité ;
- (25) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- (26) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- (27) dans le cas des hélicoptères enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol, mesures de sécurité propres au vol VMC ;

Principes du vol

- (28) principes du vol

Radiotéléphonie :

- (29) procédures de communication et expressions conventionnelles, mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.6.1.2.2 En plus de connaître les sujets précédents, le candidat à une licence de pilote de ligne applicable à la catégorie avion satisfait aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.6.1.3 Habileté

2.6.1.3.1 Le candidat prouve qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée :

- (1) d'exécuter les procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation (OFP) et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne (P/ATC) ;
- (2) d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- (3) d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnement d'équipements comme les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
- (4) d'exécuter les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage (CRM) et l'utilisation des listes de vérifications ;
- (5) dans le cas des avions, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments y compris en situation de panne de moteur simulée.

2.6.1.3.1.1 Dans le cas d'un avion, le candidat prouve qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multi moteur.

2.6.1.3.1.2 Le candidat prouve qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne, ainsi que :

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.6.1.4 Aptitudes physique et mentale

Le candidat détient une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

2.6.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.6.2.1 La licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

- (1) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne et de la licence de pilote professionnel dans un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée et, dans le cas d'une licence de la catégorie avion, de la qualification de vol aux instruments ;
- (2) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, dans un aéronef de la catégorie considérée certifié pour être exploité par plus d'un pilote.

2.6.3 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AVION

2.6.3.1 Expérience

2.6.3.1.1 Le candidat accomplit au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'avion.

L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1500 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 100 heures dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

2.6.3.1.1.1 Le candidat accomplit sur avion au moins :

- (1) 500 heures en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ou 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- (2) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- (3) 75 heures aux instruments dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (4) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.6.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.6.3.2 Instructions de vol

Le candidat reçoit l'instruction de vol en double commande pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

2.6.4 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE HÉLICOPTÈRE

2.6.4.1 Expérience

2.6.4.1.1 Le candidat accomplit au moins 1000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère.

L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1000 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 100 heures dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

2.6.4.1.1.1 Le candidat accomplit sur hélicoptère au moins :

- (1) 250 heures effectuées en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- (2) 200 heures de vol sur campagne dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- (3) 30 heures aux instruments dont un maximum de 10 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (4) 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.6.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures.

2.6.4.2 Instruction de vol

- (a) Le candidat reçoit l'instruction de vol exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel.
- (b) L'expérience du vol aux instruments et l'expérience du vol de nuit ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote de ligne de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.

2.6.4.3 Prorogation de la licence de pilote de ligne avion et hélicoptère

Le titulaire d'une licence de pilote de ligne délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

au moins quinze (15) jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes :

- (1) avoir effectué au moins trois (03) décollages et (03) atterrissages de jour ou de nuit dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ;
- (2) posséder une attestation médicale de classe 1 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- (3) avoir effectué une évaluation de compétences sur une période douze (12) mois dans un simulateur de vol agréé conforme au type d'aéronef dont la qualification est recherchée ;
- (4) avoir un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4);
- (5) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les trente-six (36) derniers mois

2.6.4.4 Renouvellement de la licence de pilote de ligne avion et hélicoptère

Rétablissement des privilèges /renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

2.6.4.5 Qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères

2.6.4.5.1 Connaissances

- (a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :
 - (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie ;
 - (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
 - (6) élaboration de programmes de formation ;
 - (7) organisation des leçons ;
 - (8) techniques d'instruction en classe ;
 - (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
 - (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
 - (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ; et
 - (12) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs,
 - (13) faire une présentation pédagogique.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.6.4.5.2 Habileté

Le candidat prouve, dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles porte l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.

2.6.4.5.3 Expérience

Le candidat satisfait aux conditions d'expérience de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

2.6.4.6 Instruction en vol

Sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'Autorité, le candidat :

- (1) reçoit une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ; et
- (2) pratique les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

2.6.4.7 Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de vol

- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de vol pour des candidats à une licence de pilote professionnel et de pilote de ligne avion et hélicoptère, le postulant doit :
 - (1) être titulaire d'une licence de pilote de ligne avion ou hélicoptère en cours de validité avec :
 - (i) une qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ; et
 - (ii) une qualification de vol aux instruments.
 - (2) avoir au minimum 3000 heures de vol pour le pilote de ligne avion ;
 - (3) avoir au minimum 1500 heures de vol pour le pilote de ligne hélicoptère ;
 - (4) réussir aux examens sur les connaissances énumérées au 2.6.4.5.1;
 - (5) instruire trois (03) élèves pilotes sous la supervision d'un instructeur habilité.
- (b) La validité de la qualification d'instructeur est de trois (03) ans renouvelable.

2.6.4.7.1 Prorogation de qualification d'instructeur de vol

- (a) Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de pilote de ligne avion ou hélicoptère, le candidat doit :
 - (1) détenir une licence de pilote de ligne avion ou hélicoptère en cours de validité assortie de la qualification de classe et de catégorie d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un pilote sous la supervision d'un instructeur habilité.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.6.4.7.2 Renouveau de qualification d'instructeur de vol

Rétablissement des privilèges /renouveau : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

2.6.4.8 Examineur de vol

- les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de pilote professionnel ou de ligne avion ou hélicoptère sont sélectionnés parmi les instructeurs de pilote de ligne avion ou hélicoptère détenteurs de qualification en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens en vol.
- Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de trois (03) ans renouvelable.
- les examinateurs sont supervisés par un inspecteur en vol de l'Autorité

2.6.5 CONDITIONS PROPRES À LA DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION CATÉGORIE AÉRONEF À SUSTENTATION MOTORISÉE

(Réservé)

2.7 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

2.7.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION POUR LES CATÉGORIES AVION ET HÉLICOPTÈRE

2.7.1.1 Connaissances

- Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments.

Droit aérien :

- réglementation nationale et internationale relative au vol IFR, méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne;

Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée :

- emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR et en conditions météorologiques aux instruments, emploi et limites du pilote automatique;
- compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération, limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession, pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol.

Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée :

- préparation et vérifications prévol propres au vol IFR ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) plans de vol exploitation, établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR, procédures de calage altimétrique.

Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

- (6) performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

- (7) application de la météorologie aéronautique, interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et prévisions, codes et abréviations, utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, altimétrie ;
- (8) causes, reconnaissance et effets du givrage, procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (9) dans le cas des hélicoptères, effets du givrage des rotors.

Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée :

- (10) pratique de la navigation aérienne à l'aide des aides de radionavigation ;
- (11) 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.

Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée :

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

Radiotéléphonie :

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

2.7.1.2 Habileté

2.7.1.2.1 Le candidat prouve, sur un aéronef de la catégorie pour laquelle il sollicite la qualification de vol aux instruments, qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments, ainsi que :

- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef de la catégorie sollicitée ;
- (3) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (4) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ; et
- (6) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.7.1.2.1.1 Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multi moteurs de la catégorie sollicitée, le candidat prouve qu'il est capable de piloter de tels aéronefs en se référant seulement aux instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée au sujet de l'utilisation de simulateurs d'entraînement au vol pour les démonstrations d'habileté.

2.7.1.3 Aptitude physique et mentale

2.7.1.3.1 Les candidats titulaires de la licence de pilote privé montre qu'ils possèdent une acuité auditive et visuelle conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

2.7.1.3.2 L'Autorité recommande aux titulaires de la licence de pilote privé de répondre aux conditions d'aptitude physique et mentale ainsi qu'aux conditions de vision requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

2.7.2. PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.7.2.1 La qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée permet à son titulaire de piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.

2.7.2.2 Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multi moteurs, le titulaire de la qualification répond aux conditions du paragraphe 2.7.1.2.1.1.

2.7.2.3 Les pilotes exercent de façon cumulative les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur plus d'une catégorie d'aéronef s'ils ont rempli les conditions de chaque catégorie.

2.7.3 EXPÉRIENCE

2.7.3.1 Le candidat est titulaire d'une licence de pilote de la catégorie d'aéronef sollicitée.

2.7.3.2 Le candidat accomplit au moins :

- (1) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs de catégories jugées acceptables par le service de délivrance des licences dont au moins 10 heures sur la catégorie d'aéronef sollicitée ; et
- (2) 40 heures aux instruments sur aéronef dont au maximum 20 heures aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol sont effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.7.4 INSTRUCTION EN VOL

2.7.4.1 Pendant au moins 10 heures du temps de vol, le candidat reçoit une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :

- (1) procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
- (2) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
- (3) procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - (i) transition au vol aux instruments au décollage ;
 - (ii) départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - (iii) procédures IFR en route ;
 - (iv) procédures d'attente ;
 - (v) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
 - (vi) procédures d'approche interrompue ;
 - (vii) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments.
- (4) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières : expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur un aéronef de la catégorie considérée, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.7.4.2 Pour exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multi moteurs, le candidat reçoit une instruction en double commande, sur un aéronef multi moteurs de la catégorie considérée, d'un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assure que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur un aéronef de la catégorie considérée, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.8 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL POUR LES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HÉLICOPTÈRES

(Réservé)

2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

(Réservé)

2.10 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

(Réservé)

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES

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 systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).

2.11.1 SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

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

— avions

2.11.1.2 La catégorie d'aéronef télépilote (RPA) sera consignée sous forme de qualification de catégorie sur la licence de télépilote.

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

2.11.1.4 Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit prouvera, de la manière fixée par le service de délivrance des licences, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.11.2 QUALIFICATIONS DE CATÉGORIE

2.11.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories de RPA énumérées au § 2.11.1.1.

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

2.11.3 QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

2.11.3.1 Une qualification de classe sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que le service de délivrance des licences ne juge une qualification de type nécessaire.

2.11.3.2 Une qualification de type sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque le service de délivrance des licences le juge nécessaire.

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.11.3.3 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.

2.11.3.4 les niveaux de performance à atteindre pour conduire un aéronef télépilote de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée soient disponibles publiquement.

2.11.4 CAS OÙ DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE SONT NÉCESSAIRES

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

- (a) qualification de classe appropriée spécifiée au § 2.11.3.1 ;
- (b) qualification de type requise visée au § 2.11.3.2.

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

2.11.4.1.2 Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

2.11.4.2 Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, le service de délivrance des licences pourra accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.11.4.1. La validité de cette autorisation sera limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.11.5 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

2.11.5.1 Qualification de classe

Le candidat aura prouvé qu'il possède les compétences requises pour assurer la sécurité des vols des RPA de la classe pour laquelle il sollicite la qualification.

2.11.5.2 Qualification de type au titre du § 2.11.3.2

Le candidat :

- (a) aura acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un simulateur d'entraînement au vol (FSTD), l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
 - (1) procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - (2) 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;
 - (3) 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 ;
 - (4) 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.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Note 1.— Les procédures concernant la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868). (2.4.3.2.2)

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

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

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

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

Note. — L'attention est appelée sur le § 2.11.7.1, qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.

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

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

2.11.6 UTILISATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL POUR L'ACQUISITION D'EXPÉRIENCE ET LA DÉMONSTRATION DES COMPÉTENCES

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

2.11.7 CAS OÙ UNE AUTORISATION EST NÉCESSAIRE POUR DISPENSER LA FORMATION CONDUISANT À UNE LICENCE DE TÉLÉPILOTE

2.11.7.1 L'AAC/RDC ayant 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 s'il lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

- (a) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou
- (b) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par le service de délivrance des licences à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
- (c) une autorisation particulière accordée par cet État.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.11.7.2 L'AAC/RDC ne permet à une personne de dispenser sur simulateur d'entraînement au vol la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et s'il lui a donné une autorisation à cet effet.

2.11.8 PRISE EN COMPTE DU TEMPS DE VOL RPAS

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

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

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

2.11.8.4 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel l'AAC/RDC exige un télépilote en second pourra faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'Autorité pourra 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.

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

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

2.11.8.7 lorsqu'il demande une nouvelle qualification, le titulaire d'une licence de télépilote pourra 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.

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

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.12 ÉLÈVE-TÉLÉPILOTE

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

2.12.2 Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.

2.12.2.1 Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

2.12.3 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

L'AAC/RDC ne permettra à un élève-télépilote d'effectuer un vol RPA en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

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.

2.13 LICENCE DE TÉLÉPILOTE

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

2.13.1 CONDITIONS GÉNÉRALES DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE TÉLÉPILOTE

2.13.1.1 Âge

Le candidat sera âgé de 18 ans révolus.

2.13.1.2 Connaissances

Le candidat prouvera 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

- (a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de télépilote ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- (b) réglementation relative aux vols en régime IFR ; méthodes et procédures connexes des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale du RPAS

- (c) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- (d) limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (e) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
- (f) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré;
- (g) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- (h) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- (i) instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession; pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;
- (j) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- (k) connaissance générale du RPS :
 - (1) principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
 - (2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
 - (3) procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;
- (l) connaissance générale de la liaison C2 :
 - (1) les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
 - (2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
 - (3) procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;
- (m) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

Planification de vol, performances et chargement

- (n) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;
- (o) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage;
- (p) planification prévol et en route adaptée à l'exploitation de RPAS en régime IFR ; établissement et soumission des plans de vol IFR des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- (q) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les gyrovions : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines

- (r) performances humaines en ce qui concerne les RPAS et le vol aux instruments, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Météorologie

- (s) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- (t) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le 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 ;
- (u) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- (v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;
- (w) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants jets ;

Navigation

- (x) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement du RPAS ;
- (y) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
- (z) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
- (aa) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

Procédures opérationnelles

- (bb) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- (cc) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour les phases de départ, de croisière, de descente et d'approche ;
- (dd) procédures de calage altimétrique ;
- (ee) précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- (ff) procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;
- (gg) consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de conduite et des observateurs RPA ;
- (hh) pour les giravions et, s'il y a lieu, les aéronefs à sustentation motorisée : enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en conditions météorologiques de vol aux instruments (VMC) ;
- (ii) procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination ;
- (jj) procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Principes du vol

(kk) principes du vol ;

Radiotéléphonie

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

2.13.1.3 Habileté

2.13.1.3.1 Le candidat prouve qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par le service de délivrance des licences, 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.

2.13.1.3.2 Pour exercer les privilèges de la licence de télépilote dans le cas d'un RPAS multimoteur, le candidat prouve qu'il est capable de piloter en IFR le RPA en conditions de propulsion dégradée.

2.13.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat 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.

2.13.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE DE TÉLÉPILOTE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.13.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.11, la licence de télépilote permet à son titulaire :

- (a) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;
- (b) de remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- (c) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- (d) de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR;

2.13.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence de télépilote aura reçu pour le RPA et le RPS connexe une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollage, atterrissage et navigation.

Note. — Le § 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.

2.13.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote

2.13.3.1 Expérience

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

2.13.3.1.1 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 le § 2.13.1.3.

2.13.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote

2.13.3.2.1 Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le candidat suit une formation homologuée. La formation sera fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.

2.13.3.2.2 À l'issue de la formation, le candidat aura acquis les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.

2.13.3.2.3 Le candidat reçoit d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA et du RPS connexe. L'instructeur RPAS s'assure 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.

2.13.3.2.4 Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteur, le candidat reçoit 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 s'assure 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.

2.14 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS

2.14.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION

2.14.1.1 Connaissances

2.14.1.1.1 Le candidat prouve qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.

2.14.1.1.2 Le candidat mène à bien sa formation et répond aux conditions de qualification d'un organisme de formation agréé qui correspondent à la prestation de programmes de formation fondée sur les compétences.

2.14.1.1.3 Le programme de formation de l'instructeur RPAS met l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :

- 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 ;
- conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, fait des évaluations en observant les comportements ; réunit des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
- reconnait et met en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
- détermine les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

(e) détecte les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.

2.14.1.1.4 Le candidat satisfait aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.

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

- (a) techniques d'instruction appliquée ;
- (b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- (c) processus d'apprentissage ;
- (d) éléments de pédagogie ;
- (e) principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;
- (f) évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;
- (g) organisation des leçons ;
- (h) techniques d'instruction en classe ;
- (i) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (k) performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- (l) dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.

2.14.1.2 Habileté

2.14.1.2.1 Le candidat mène 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.

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

2.14.1.2.3 L'évaluation des compétences est confiée à une personne habilitée par le service de délivrance des licences.

2.14.1.3 Expérience

2.14.1.3.1 Le candidat satisfait aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintient ses compétences et satisfait aux conditions d'expérience récente de la licence.

2.14.1.3.2 Le candidat reçoit une formation et acquiert 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 2.13.3.2.

2.14.1.4 Formation à la licence de télépilote

Le candidat, sous la supervision d'un instructeur RPAS habilité à cette fin par le service de délivrance des licences :

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (a) reçoit une formation sur les techniques d'instruction RPAS relatives notamment aux démonstrations, aux comportements des élèves ainsi qu'à la détection et à la correction des erreurs communément commises ;
- (b) pratique 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.

2.14.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA QUALIFICATION ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

2.14.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.11, la qualification d'instructeur RPAS permet à son titulaire :

- (a) de superviser les vols en solo des élèves-télépilotes ; et
- (b) de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de télépilote et d'une qualification d'instructeur RPAS, à condition :
 - (1) que l'instructeur RPAS soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification de télépilote pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe ;
 - (2) que l'instructeur RPAS soit titulaire de la licence de télépilote et de la qualification nécessaire pour remplir les fonctions de télépilote commandant de la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il donne l'instruction ; et
 - (3) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.

2.14.2.2 Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le candidat satisfait aussi à toutes les conditions relatives aux qualifications exigées des instructeurs.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 3 : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES

3.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES DE NAVIGATEUR ET DE MÉCANICIEN NAVIGANT

3.1.1 Avant d'obtenir une licence de navigateur ou de mécanicien navigant, le candidat remplit les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour ces licences.

3.1.1.1 Le candidat à une licence de navigateur ou de mécanicien navigant prouve, de la manière fixée par le présent règlement qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR

3.2.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

3.2.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 18 ans révolus.

3.2.1.2 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de navigateur :

Droit aérien :


- (1) réglementation nationale et internationale en matière d'aviation civile ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Préparation du vol, performances et chargement ;

- (2) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances d'un aéronef ;
- (3) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;
- (4) planification opérationnelle pré vol et en route ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

Performances humaines

- (5) performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Météorologie :

- (6) interprétation et application pratique des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en route; altimétrie ;
- (7) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat évolue ; 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 ;

Navigation :

- (8) procédures de navigation à l'estime, de navigation barométrique et de navigation astronomique ; emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- (9) utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- (10) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;
- (11) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- (12) la sphère céleste, y compris le mouvement ainsi que le choix et l'identification des corps célestes pour l'observation et la correction des hauteurs ; étalonnage des sextants ; établissement des documents de navigation ;
- (13) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;

Procédures opérationnelles :

- (14) Interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la croisière, la descente et l'approche aux instruments ;

Principes du vol :

- (15) principes du vol

Radiotéléphonie :

- (16) procédures de communication et expressions conventionnelles

3.2.1.3 Expérience

3.2.1.3.1 Le candidat remplit les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par l'Autorité, dont au minimum 30 heures de vol de nuit.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.2.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures.

3.2.1.3.2 Le candidat fournit la preuve qu'il a, de façon satisfaisante, déterminé la position de l'aéronef en vol et utilisé cette information pour assurer la navigation :

- (1) de nuit — au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ; et
- (2) de jour — au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

3.2.1.4 Habilité

Le candidat prouve qu'il est capable de remplir les tâches de navigateur d'un aéronef, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire de la licence de navigateur, ainsi que :

- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- (3) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (4) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
- (5) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.2.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

3.2.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

La licence de navigateur permet à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef.

3.2.3 PROROGATION DE LA LICENCE DE NAVIGATEUR

(a) Le titulaire d'une licence de navigateur délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes :

- (1) avoir effectué au moins quinze (15) heures de vol dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent ;
- (2) avoir effectué une évaluation de compétences sur une période de douze (12) mois dans un simulateur de vol agréé ;
- (3) posséder une attestation médicale de classe 2 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- (4) avoir un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4) ;
- (5) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les trente-six (36) derniers mois.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.2.4 RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE NAVIGATEUR

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

3.2.5 Qualification d'instructeur de navigateur


3.2.5.1 Connaissances

(a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de navigateur pour les avions. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :

- (1) techniques d'instruction appliquée ;
- (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- (3) processus d'apprentissage ;
- (4) éléments de pédagogie ;
- (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- (6) élaboration de programmes de formation ;
- (7) organisation des leçons ;
- (8) techniques d'instruction en classe ;
- (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ; et
- (12) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs ;
- (13) faire une présentation pédagogique.

3.2.5.2 Habileté

Le candidat prouve, dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles porte l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.2.5.3 Expérience

Le candidat satisfait aux conditions d'expérience de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

3.2.5.4 Instruction en vol

Sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'Autorité, le candidat :

- (1) reçoit une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ; et
- (2) pratique les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

3.2.6 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE NAVIGATEUR


- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de navigateur pour des candidats à une licence de navigateur, le titulaire doit :
 - (1) être titulaire d'une licence de navigateur en cours de validité avec ;
 - (2) avoir au minimum 1500 heures de vol;
 - (3) avoir une attestation médicale de classe 2 ;
 - (4) être en mesure de lire, de parler, écrire et de comprendre les langues française et anglaise au niveau fonctionnel (niveau 4) au moins;
 - (5) réussir aux examens sur les connaissances énumérées au 2.3.2.4.1;
- (b) La validité de la qualification d'instructeur est de trois (03) ans renouvelable.

3.2.6.1 Prorogation de qualification d'instructeur de navigateur

- (a) Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de navigateur, le candidat doit :
 - (1) détenir une licence de navigateur en cours de validité;
 - (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un navigateur sous la supervision d'un instructeur habilité.

3.2.6.2 Renouvellement de qualification d'instructeur de navigateur

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.2.7 EXAMINATEUR DE VOL POUR NAVIGATEUR

- Les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de navigateur sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification d'instructeur en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens en vol.
- Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de trois (03) ans renouvelable ;
- Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur en vol de l'Autorité.

3.3 LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT

3.3.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

3.3.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 18 ans révolus.

3.3.1.2 Connaissances

3.3.1.2.1 Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant :

Droit aérien :

- réglementation nationale et internationale relative à l'aviation civile et se rapportant aux fonctions de mécanicien navigant ;

Connaissance générale des aéronefs :

- principes de base des groupes motopropulseurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation; lubrifiants et systèmes de lubrification; systèmes de postcombustion et d'injection; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;
- principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
- cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs anti patinage, corrosion et durée de vie en fatigue; identification des dommages et défauts structuraux ;
- systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;
- systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;
- circuits hydrauliques et pneumatiques ;
- théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (9) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
- (10) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
- (11) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
- (12) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;

Préparation du vol, performances et chargement :

- (13) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;
- (14) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;

Performances humaines

- (15) performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Procédures opérationnelles :

- (16) principes de maintenance, procédures de maintien de la navigabilité, comptes rendus d'anomalie, inspections prévol, précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant et l'utilisation des sources d'énergie extérieures ; équipements et systèmes de cabine ;
- (17) procédures normales, anormales et d'urgence ;
- (18) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

Principes du vol :

- (19) éléments fondamentaux d'aérodynamique ;

Radiotéléphonie :

- (20) procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.3.1.2.2 Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant :

- (1) éléments fondamentaux de la navigation ; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
- (2) aspects opérationnels de la météorologie.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.3.1.3 Expérience

3.3.1.3.1 Le candidat accomplit, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'Autorité, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il remplit les tâches de mécanicien navigant. L'Autorité détermine si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il a homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 50 heures.

3.3.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au paragraphe 3.3.1.3.1.

3.3.1.3.2 Le candidat a une expérience opérationnelle des tâches de mécanicien navigant, acquise sous la supervision d'un mécanicien navigant agréé à cette fin par l'Autorité, dans les domaines suivants au moins :

(1) **Procédures normales :**

- (i) inspections pré vol ;
- (ii) procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
- (iii) contrôle des documents de maintenance ;
- (iv) procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
- (v) coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
- (vi) comptes rendus d'anomalie ;

(2) **Procédures anormales et procédures de rechange :**

- (i) reconnaissance des anomalies de fonctionnement des systèmes de bord ;
- (ii) utilisation des procédures anormales et des procédures de rechange;

(3) **Procédures d'urgence :**

- (i) reconnaissance des situations d'urgence ;
- (ii) utilisation des procédures d'urgence appropriées.

3.3.1.4 Habileté

3.3.1.4.1 Le candidat prouve qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :

- (1) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- (2) d'utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
- (3) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (4) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- (5) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de manière à en assurer la réussite ;
- (6) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.3.1.4.2 L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite au paragraphe (a) ci-dessus est approuvée par l'Autorité, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

3.3.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

3.3.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

3.3.2.1 La licence de mécanicien navigant permet à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous les types d'aéronef sur lesquels il a montré qu'il avait le niveau de connaissances et d'habileté fixé par l'Autorité. Les types d'aéronef sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges sont indiqués sur la licence.


3.3.3 PROROGATION DE LA LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT

Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir le renouvellement de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins quinze (15) jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes:

- (1) avoir effectué au moins quinze (15) heures de vol dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent ;
- (2) avoir effectué une évaluation de compétences sur une période de douze (12) mois dans un simulateur de vol agréé conforme au type d'aéronef dont la qualification est recherchée ;
- (3) posséder une attestation médicale de classe 2 en cours de validité délivré par un médecin examinateur agréé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- (4) avoir un niveau de compétence linguistique (français et anglais) égal au niveau fonctionnel (niveau 4) ;
- (5) avoir une attestation de recyclage en CRM (Crew Resource Management) sur les trente-six (36) derniers) mois.

3.3.4 RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE MÉCANICIEN NAVIGANT

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.3.5 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE MÉCANICIEN NAVIGANT

3.3.5.1 Connaissances

- (a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de mécanicien navigant pour les avions correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :
- (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie;
 - (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
 - (6) élaboration de programmes de formation ;
 - (7) organisation des leçons ;
 - (8) techniques d'instruction en classe ;
 - (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
 - (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
 - (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ; et
 - (12) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs;
 - (13) (13) faire une présentation pédagogique.

3.3.5.2 Habileté

- (a) Le candidat prouve, dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il sollicite les privilèges d'instructeur de mécanicien navigant, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles porte l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.

3.3.5.3 Expérience

Le candidat satisfait aux conditions d'expérience de la qualification d'instructeur de vol pour les avions et les hélicoptères pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.3.5.4 Instruction en vol

Sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'Autorité, le candidat :

- (1) reçoit une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ; et
- (2) pratique les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

3.3.6 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MÉCANICIEN NAVIGANT

- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de mécanicien navigant pour des candidats à une licence de mécanicien navigant, le postulant doit :
 - (1) être titulaire d'une licence de mécanicien navigant en cours de validité avec la qualification de d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir au minimum 1000 heures de vol;
 - (3) être en mesure de lire, de parler, d'écrire et de comprendre les langues française et anglaise au niveau fonctionnel (niveau 4) au moins;
 - (4) réussir aux examens sur les connaissances énumérées au 2.3.3.4.1;
- (b) La validité de la qualification d'instructeur est de trois (03) ans renouvelable.

3.3.7 PROROGATION DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE MÉCANICIEN NAVIGANT

Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de mécanicien navigant, le candidat doit :

- (1) être titulaire d'une licence de mécanicien navigant en cours de validité avec la qualification de d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
- (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un mécanicien navigant sous la supervision d'un instructeur habilité.

3.3.8 RENOUELEMENT DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE MÉCANICIEN NAVIGANT

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.3.9 EXAMINATEUR DE VOL DE MÉCANICIEN NAVIGANT

- Les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de mécanicien navigants ont sélectionné parmi les instructeurs détenteurs de qualification d'instructeur de mécanicien navigant en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens en vol;
- Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de trois (03) ans renouvelable;
- Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur de l'Autorité.

3.4 OPÉRATEUR RADIOTÉLÉPHONISTE NAVIGANT

(Réservé)

3.5 LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

3.5.1 LICENCES ET QUALIFICATIONS

- Nul ne peut exercer la fonction de membre d'équipage de cabine sur un aéronef civil immatriculé en RDC à moins qu'il n'ait une licence de membre d'équipage de cabine avec les qualifications appropriées en état de validité.
- La qualification associée à une licence de membre d'équipage de cabine a une durée de douze (12) mois.

3.5.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

Tout candidat à l'obtention d'une licence de membre d'équipage de cabine doit :

- être âgé de 18 ans révolus au moins ;
- avoir le diplôme d'état ou équivalent ;
- détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- être capable de lire, écrire, parler et comprendre le français et l'anglais au niveau pré fonctionnel 3 ;

3.5.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCES AÉRONAUTIQUES

- Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine:

Droit aérien:

- règlementation intéressant le titulaire de la licence du personnel navigant de cabine, règlementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du personnel navigant de cabine ;

Terminologies et paramètres aéronautiques utilisés en aviation civile; Théorie de vol et opérations aériennes :

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (2) théorie basique du vol, éléments principaux de l'aéronef, les surfaces critiques (contamination), pressurisation et systèmes de conditionnement d'air, masse et centrage, météorologie/turbulence, équipements de communication, contrôle de la circulation aérienne ;

Physiologie de vol:

- (3) circuit d'oxygène et leur utilisation, l'effet de l'altitude, empoisonnement de la cabine ;

Fonctions et responsabilités:

- (4) tâches générales, tâches pré vol, en vol et après le vol ;

Procédures d'urgence et de sécurité :

- (5) procédures générales d'urgence et principes basiques, équipements de secours, procédures des extincteurs, dissipation de la fumée, éclairage d'urgence, décompression lente/rapide de la cabine, atterrissage d'urgence préparé, procédures d'évacuation, évacuation non justifiée, amerrissage, radeaux de sauvetage, toboggan d'évacuation et leur utilisation, actes d'intervention illicite ;

Transport des marchandises dangereuses:

- (6) principes généraux, marchandises dangereuses interdites au transport aérien, identification des étiquettes, exemptions, procédures d'urgence ;

Sûreté du vol:

- (7) sûreté des vols commerciaux, sûreté des comptoirs de vol, listes type des opérations de fouille de l'avion, programmes de formation, rapport sur les actes illicites, questions diverses ;

Facteurs humains :

- (8) concepts de base, gestion des ressources en équipe, gestion des conflits ;

Techniques de communication.

3.5.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE

- (a) Le candidat doit avoir effectué 60 heures de vol en tant que membre d'équipage de cabine et doit avoir acquis, sous la supervision d'un instructeur, une expérience adéquate dans les domaines décrits à la section 3.5.3.

3.5.5 EXIGENCE EN MATIÈRE D'HABILITE

- (a) Le candidat doit prouver qu'il est capable de remplir les tâches de membre d'équipage de cabine d'un aéronef, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine, ainsi que:

- (1) faire preuve de jugement;

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (2) appliquer ses connaissances aéronautiques;
- (3) remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré;
- (4) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3.5.6 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MÉDECINE AÉRONAUTIQUE ET PREMIERS SOINS

- (a) Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine :
- (1) Terminologie ;
 - (2) hygiène personnelle ;
 - (3) hygiène tropicale ;
 - (4) maladies transmissibles ;
 - (5) maladies quaranténaires ;
 - (6) maladies endémiques ;
 - (7) empoisonnement alimentaire ;
 - (8) urgences et incidents médicaux en vol ;
 - (9) respiration artificielle ;
 - (10) effets de l'alcool et des drogues ;
 - (11) fournitures médicales de premiers soins ;
 - (12) trousse de premiers soins (contenu et emploi) ;

3.5.7 QUALIFICATIONS DE TYPE

- (a) Pour ajouter une qualification de type à une licence de membre d'équipage de cabine, un candidat doit :
- (1) suivre de manière satisfaisante un programme d'entraînement de personnel navigant de cabine approprié au type d'aéronef; et
 - (2) réussir au test de connaissances théoriques et en vol appropriés au type d'avion pour lequel une qualification est recherchée. L'expérience du membre d'équipage de cabine fait l'objet d'un relevé (carnet ou électronique) certifié par l'exploitant.

3.5.8 PROROGATION DE LA LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

Le titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et remplit les conditions suivantes :

- (1) avoir une attestation du maintien de compétences sur les douze derniers (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- (2) avoir une attestation de CRM (Crew Resource Management) sur les trente-six (36) derniers mois ;
- (3) justifier d'une expérience récente de vol de 15 heures au minimum dans les douze derniers (12) mois sur les aéronefs concernés ;
- (4) posséder une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.5.9 RENOUELEMENT DE LA LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

3.5.10 ÉQUIVALENCE DE LICENCES ÉTRANGÈRES DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

- L'Autorité de l'aviation civile peut délivrer une licence de membre d'équipage de cabine sur la base d'une licence étrangère de membre d'équipage de cabine à condition de remplir les dispositions ci-dessus.
- Qualifications accordées** : l'Autorité de l'aviation civile peut ajouter à une licence de membre d'équipage de cabine délivrée suivant les dispositions du présent règlement les qualifications de type d'aéronef mentionnées sur la licence étrangère de personnel navigant de cabine en plus de toute qualification délivrée après un test de connaissances théoriques et pratiques.
- Privilèges et limitations** : le titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut exercer en tant que personnel navigant de cabine sur un aéronef civil immatriculé en RDC, à l'intérieur et en dehors de la RDC, sous réserve du respect des limitations ou de toute autre restriction mentionnée sur la licence.

3.5.11 VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE CABINE

(a) Généralités:

L'Autorité de l'aviation civile peut délivrer au titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine en cours délivrée par un autre État contractant et qui remplit les exigences du présent règlement une validation permettant au titulaire d'exercer les fonctions de membre d'équipage de cabine sur un aéronef civil immatriculé en RDC.

(b) Éligibilité

Pour être éligible pour la délivrance d'une validation conformément aux dispositions du présent règlement, le postulant doit présenter à l'Autorité de l'aviation civile les éléments suivants :

- une licence étrangère de membre d'équipage de cabine en cours de validité et assortie des qualifications appropriées, délivrée par l'Autorité de l'aviation civile d'un autre État contractant;
- un contrat de travail établi entre l'exploitant et le détenteur de licence;
- une attestation médicale de classe 2.

(c) Privilèges

Le titulaire d'une validation délivrée conformément aux dispositions du présent règlement peut exercer les privilèges mentionnés sur la validation sous réserve de son maintien en état de validité.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

(d) Expiration

Chaque validation de membre d'équipage de cabine délivrée conformément aux dispositions du présent règlement prend fin:

- (1) à la date d'expiration de la validation; ou
- (2) lorsque la licence étrangère de membre d'équipage de cabine est suspendue, annulée ou expirée.

3.5.12 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS

- (a) Sous réserve des conditions spécifiées du présent règlement, la licence de membre d'équipage de cabine permet à son titulaire de remplir les fonctions membre d'équipage de cabine à bord de tout aéronef.

3.5.13 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

3.5.13.1 Connaissances

- (a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine pour les avions correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :
 - (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie ;
 - (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
 - (6) élaboration de programmes de formation ;
 - (7) organisation des leçons ;
 - (8) techniques d'instruction en classe ;
 - (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
 - (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
 - (11) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
 - (12) faire une présentation pédagogique.

| | | |
|--|--|--|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 Amendement 04 : 06/06/2018 |

3.5.14 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) Pour l'obtention d'une qualification instructeur de membre d'équipage de cabine pour des candidats à une licence de membre d'équipage de cabine, le postulant doit :
- (1) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine en cours de validité avec la qualification de l'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir au minimum 1500 heures de vol ;
 - (3) avoir suivi un cours pédagogique (sur les techniques d'instruction spécifiés au 3.5.13.1 (a) (1))

3.5.15 PROROGATION DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE


- (a) Pour la prorogation de la qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine, le candidat doit :
- (1) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine en cours de validité avec la qualification d'aéronef correspondante à la qualification d'instructeur de vol recherchée ;
 - (2) avoir assuré de l'instruction en vol au cours des six (06) derniers mois ou instruit un membre d'équipage de cabine sous la supervision d'un instructeur habilité.

3.5.16 RENOUELEMENT DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

3.5.17 EXAMINATEUR DE VOL POUR LE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) Les examinateurs des épreuves en vol pour les candidats à une licence de membre d'équipage de cabine sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens en vol;
- (b) Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité pour une période de trois (03) ans renouvelable ;
- (c) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur de l'Autorité.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

4.1 RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS

4.1.1 Avant d'obtenir une licence ou une qualification de personnel autre que les membres d'équipage, le candidat remplit les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience et, lorsqu'il y a lieu, d'aptitude physique et mentale et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.1.2 Le candidat à une licence ou à une qualification de personnel autre que les membres d'équipage prouve, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.2 LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AÉRONEF (TMA)

4.2.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.2.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 18 ans révolus.

4.2.1.1.1 Éligibilité

Tout candidat à l'obtention d'une licence de TMA doit:


Être titulaire d'un Certificat d'Aptitude Professionnel (CAP) ou équivalent industriel et faire preuve de son aptitude à lire, écrire, parler et comprendre la langue française et anglaise, en lisant et expliquant des publications appropriées de maintenance et en rédigeant des états de défaut et de réparation. Se conformer aux impératifs de connaissance, d'expérience et de compétence prescrits pour la licence et qualification recherchée pour le candidat de qualification de type A et d'un diplôme d'État ou équivalent pour les candidats à une qualification de type B et C. Les qualifications de type A, B et C sont spécifiées au paragraphe 4.2.1.1.2.

4.2.1.1.2 Catégories des licences de TMA

Quatre niveaux (04) de qualifications appelées « catégories ou qualifications A, B1, B2 et C » sont exigés selon les formations dispensées dans un organisme de formation aéronautique:

- (a) **Catégorie ou qualification A:** cette catégorie ou qualification correspond aux tâches d'aménagement cabine, de maintien de l'intégrité structurale, de soudage et aux réparations de défauts mineurs;
- (b) **Catégorie ou qualification B1:** cette catégorie ou qualification autorise son détenteur à délivrer des approbations de remise en service (APRS) après des opérations d'entretien effectuées sur la structure, les groupes de puissance, les circuits mécaniques et électriques, les tâches relatives aux remplacements des LRU ne nécessitant que des essais de fonctionnement simples font également partie des tâches de la catégorie ou qualification B1.

La catégorie B1 inclut la catégorie A.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (c) **Catégorie ou qualification B2** : cette catégorie ou qualification autorise son détenteur à délivrer des approbations de remise en service (APRS) après des opérations d'entretien effectuées sur l'avionique et les circuits électriques.

La catégorie B2 n'inclut pas la catégorie A.

- (d) **Catégorie ou qualification C**: cette catégorie ou qualification autorise son détenteur à délivrer des certificats de remise en service (CRS) après des opérations d'entretien en base.

4.2.1.2 Connaissances

- (a) Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges à accorder et aux responsabilités du titulaire de la licence de maintenance d'aéronef :

Droit aérien et conditions de navigabilité :

- (1) réglementation nationale et internationale intéressant le titulaire de la licence de maintenance d'aéronef, y compris les conditions de navigabilité applicables régissant la certification et le maintien de la navigabilité des aéronefs ainsi que l'organisme et les procédures de maintenance agréés ;

Sciences fondamentales et connaissance générale des aéronefs :

- (2) mathématiques de base, unités de mesure, principes fondamentaux et théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;

Génie aéronautique :


- (3) caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs, techniques d'assemblage, groupes motopropulseurs et systèmes connexes, sources d'énergie mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique et électronique, instruments et systèmes d'affichage des aéronefs, commandes, systèmes de navigation et de communications de bord ;

Maintenance des aéronefs :

- (4) tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de déféctuosité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les normes de navigabilité applicables ;

Performances humaines

- (5) performances humaines applicables à la maintenance d'aéronef.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.2.1.3 Expérience

- (a) Le candidat acquiert une expérience de deux (02) ans en ce qui concerne l'inspection, la réparation et la maintenance des aéronefs ou de leurs éléments dans un atelier de maintenance agréé en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité ou pour une partie de l'aéronef.

4.2.1.4 Formation

- (a) Le candidat satisfait aux conditions requises en matière de connaissances, d'expérience et de compétence prescrites pour la qualification recherchée.
- (b) Le candidat passe avec succès tous les examens théoriques et pratiques prescrits pour la qualification recherchée dans une période de 24 mois.

4.2.1.5 Habilité


- (a) Le candidat montre qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer.

4.2.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

4.2.2.1 Nul ne peut certifier qu'un aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un moteur, d'un accessoire, d'un instrument ou d'un élément d'équipement, et de signer une fiche de maintenance à la suite d'une inspection, d'opérations de maintenance ou de travaux d'entretien courant s'il n'est titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef.

4.2.2.2 Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef n'exerce les privilèges spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus que :

- (a) pour :
- (1) les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
 - (2) les cellules, les moteurs et les systèmes ou éléments d'aéronef mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; et/ou
 - (3) les systèmes ou les éléments d'avionique de bord mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales.
- (b) s'il est au courant de tous les renseignements pertinents relatifs à la maintenance et à la navigabilité des aéronefs pour lesquels il signe une fiche de maintenance, ou des cellules, des moteurs, des systèmes ou éléments d'aéronef et des systèmes ou éléments d'avionique de bord qu'il certifie en état de navigabilité.
- (c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour le service de l'Autorité.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.2.2.3 L'étendue des privilèges du titulaire de la licence du point de vue de la complexité des tâches auxquelles la certification se rapporte sont définies au point 2.5.2.1.2 du présent règlement.

4.2.2.3.1 Le détail des privilèges de certification est consigné sur la licence ou joint à elle, soit directement, soit par renvoi à un autre document officiel de l'Autorité.

4.2.2.4 Dans le cas où un État contractant autorise un organisme de maintenance agréé à nommer du personnel non titulaire de la licence à exercer les privilèges au paragraphe 4.2.2, les personnes nommées rempliront les conditions énoncées au paragraphe 4.2.1.

4.2.2.5 Prorogation de la licence de technicien de maintenance

(a) Le titulaire d'une licence de TMA délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et ;

(b) ne peut exercer les privilèges de sa licence que si dans les 24 mois précédents :


(1) au cours des six (06) derniers mois de validité de la licence :

- (i) Il a travaillé en tant que TMA conformément aux privilèges de sa licence et qualification; ou
- (ii) Il a fait de l'instruction dans le domaine de la maintenance d'aéronef ou a servi en tant que superviseur directement sur des personnes faisant l'instruction pour les TMA dans le domaine de la maintenance d'aéronef; ou
- (iii) Il a supervisé la maintenance, l'entretien préventif ou la modification d'un aéronef, de la structure, du moteur d'aéronef, du moteur à hélices, de composant, de pièces d'aéronef; ou
- (iv) Il a accumulé l'expérience de l'une des combinaisons des paragraphes (1)(i) à (1)(iii) de la présente section; et
- (v) Il a subi un recyclage théorique sur certains modules de qualification machine;
- (vi) Il a subi un recyclage en facteurs humains dans les vingt-quatre (24) derniers mois.

(2) pour l'enregistrement de l'expérience, chaque TMA doit posséder un livret de suivi des opérations de maintenance ouvert et certifié par l'exploitant pour le renouvellement de la licence.

4.2.2.6 Renouvellement de la licence de technicien de maintenance

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |


4.2.2.7 Qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef

4.2.2.7.1 Connaissances

- (a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef pour les avions et hélicoptères correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur :
- (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie ;
 - (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
 - (6) élaboration de programmes de formation ;
 - (7) organisation des leçons ;
 - (8) techniques d'instruction en classe ;
 - (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
 - (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
 - (11) performances humaines applicables à la maintenance des aéronefs ;
 - (12) faire une présentation pédagogique.

4.2.2.8 Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de technicien de maintenance

- (a) Tout candidat à une qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef doit remplir les conditions suivantes :
- (1) être titulaire d'une licence de technicien d'aéronef de la catégorie appropriée en cours de validité ;
 - (2) détenir la qualification de type/classe d'aéronef pour laquelle la qualification d'instructeur est recherchée ;
 - (3) avoir une expérience de cinq (05) ans au minimum sur l'entretien de l'aéronef pour lequel la qualification d'instructeur est recherchée ;
 - (4) avoir suivi un cours de formation pédagogique spécifié au 2.5.2.4.1.
- (b) La qualification d'instructeur sur aéronef de technicien de maintenance d'aéronef est délivrée pour une période de trois (03) ans renouvelable.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.2.2.9 Prorogation de la qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef

Tout candidat titulaire d'une qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef peut obtenir la prorogation de sa qualification que s'il justifie de l'instruction de deux (02) TMA au moins au cours de la validité de la qualification; ou

4.2.2.10 Renouvellement de la qualification d'instructeur de technicien de maintenance d'aéronef

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

4.2.2.11 Examineur de technicien de maintenance d'aéronef


- (a) Les examinateurs des épreuves pratiques sur aéronef pour les candidats à une licence de techniciens de maintenance sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification de technicien de maintenance en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens pratiques en maintenance aéronautique.
- (b) Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de deux (02) ans renouvelable.
- (c) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur de l'Autorité

4.2.3 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

4.2.3.1 Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef n'exerce les privilèges spécifiés au paragraphe 4.2.2.1 que :

- a) pour les RPA ou RPS qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; ou
- b) pour les RPAS et les liaisons C2 correspondantes qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, après acquisition des connaissances appropriées et formation pratique à la maintenance des RPAS et des systèmes de liaison C2 correspondants.

4.2.3.2 Si l'AAC/RDC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer une personne non titulaire de licence pour exercer les privilèges visés au paragraphe 4.2.3, la personne nommée doit répondre aux conditions spécifiées au paragraphe 4.2.1.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AERONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.3 ÉLÈVE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.3.1 L'élève contrôleur de la circulation aérienne satisfera aux conditions prescrites à la section 4.3.1.1 et 4.3.2 du présent règlement et bénéficieront d'une carte d'élève contrôleur de la circulation aérienne avant qu'il reçoive une formation en environnement opérationnel et l'Autorité veillera à ce que les privilèges accordés ne permettent pas à l'élève contrôleur de la circulation aérienne de constituer un danger pour la navigation aérienne.

4.3.1.1 Exigences en matière de contrôle de la circulation aérienne

Un élève contrôleur de la circulation aérienne exerce sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée.

4.3.1.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 20 ans révolus.

4.3.1.1.2 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui d'élève contrôleur de la circulation aérienne :

Droit aérien :

- (1) réglementation nationale et internationale intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

Équipement du contrôle de la circulation aérienne :

- (2) principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

Connaissances générales :

- (3) principes du vol, principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des moteurs et des systèmes, performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Performances humaines


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

Météorologie :

- (5) météorologie aéronautique, emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols, altimétrie.

Navigation :

- (6) principes de la navigation aérienne, principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Procédures opérationnelles :

- (7) procédures du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris les expressions conventionnelles (procédures régulières, procédures non régulières et procédures d'urgence), emploi de la documentation aéronautique pertinente, pratiques de sécurité associées au vol.

4.3.2 APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (a) Le candidat détient une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

4.4 LICENCE DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.4.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

Le candidat à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne remplit les conditions spécifiées ci-dessous ainsi que les conditions d'obtention d'une au moins des qualifications indiquées au 4.5.

4.4.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 21 ans révolus.

4.4.1.2 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne :

Droit aérien :

- (1) réglementation nationale et internationale intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

Équipement du contrôle de la circulation aérienne :


- (2) principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

Connaissances générales :

- (3) principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et à compter du 3 novembre 2022 pour des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Performances humaines

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

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | AÉRONAUTIQUE | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Météorologie aéronautique :

- (2) emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols, altimétrie ;

Navigation :

- (3) principes de la navigation aérienne ; limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation

Procédures opérationnelles :

- (4) procédures du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris les expressions conventionnelles (procédures régulières, procédures non régulières et procédures d'urgence), emploi de la documentation aéronautique pertinente, pratiques de sécurité associées au vol.

4.4.1.3 Expérience

Le candidat suit avec succès un cours de formation homologuée et accomplit au moins trois (03) mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience prescrite pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne fait partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

4.4.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat détient une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

4.4.1.5 Licences et qualifications exigées

Nul n'agit en tant que contrôleur de la circulation aérienne, sauf s'il est titulaire d'une :


- (1) licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrée conformément aux dispositions du présent sous-chapitre ;
- (2) qualification du centre de contrôle délivrée conformément aux dispositions du présent sous-chapitre ou si, qualifié pour un poste d'exploitation, il intervient sous la supervision d'un titulaire de la qualification du centre de contrôle du lieu.

4.5 QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.5.1 CATÉGORIE DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne comprennent les catégories suivantes :

- (1) qualification de contrôle d'aérodrome (ARQ) ;
- (2) qualification de contrôle d'approche aux procédures (APQ) ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |


- (3) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance (ASQ)
- (4) qualification de contrôle radar d'approche de précision (PSQ)
- (5) qualification de contrôle régional aux procédures (CRQ)
- (6) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance (CSQ)
- (7) qualification d'Instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ)

4.5.2 CONDITIONS EXIGÉES POUR LES QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.5.2.1 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets ci-après, dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il sera chargé à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- (1) qualification de contrôle d'aérodrome :
 - (i) disposition de l'aérodrome ; caractéristiques physiques et aides visuelles ;
 - (ii) structure de l'espace aérien ;
 - (iii) règles, procédures et source d'information applicables ;
 - (iv) installations de navigation aérienne ;
 - (v) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
 - (vi) topographie et points de repère importants ;
 - (vii) caractéristiques de la circulation aérienne ;
 - (viii) phénomènes météorologiques ;
 - (ix) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage.
- (2) qualifications de contrôle d'approche aux procédures et de contrôle régional aux procédures :
 - (i) structure de l'espace aérien ;
 - (ii) règles, procédures et source d'information applicables ;
 - (iii) installations de navigation aérienne ;
 - (iv) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
 - (v) topographie et points de repère importants ;
 - (vi) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
 - (vii) phénomènes météorologiques ;
 - (viii) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage.
- (3) qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance.
- (4) Le candidat remplit les conditions prescrites au paragraphe (2), dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il est chargé, et prouve qu'il connaît au moins les sujets supplémentaires ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :
 - (i) principes, emploi et limites d'emploi des systèmes de surveillance ATS applicables et de l'équipement associé ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (ii) procédures du service de surveillance ATS, selon qu'il convient, notamment procédures destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié.

4.5.2.2 Expérience

4.5.2.2.1 Le candidat :

- (1) suit avec succès un cours de formation homologuée.
- (2) assure, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée :
 - (i) **qualification de contrôle d'aérodrome** le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - (ii) **qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance** : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - (iii) **qualification de contrôle radar d'approche de précision** : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 sont réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par le service de délivrance des licences. Au moins 50 de ces approches de précision sont effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est sollicitée.
- (3) si les privilèges de la qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance englobent des fonctions radar d'approche de surveillance, l'expérience comprend au moins 25 approches avec indicateur panoramique, effectuées au moyen d'un dispositif de surveillance du type utilisé par l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, sous la supervision d'un contrôleur détenteur d'une qualification appropriée.


4.5.2.2.2 L'expérience spécifiée au paragraphe (2) (ii) ci-dessus, est acquise dans la période de six (06) mois précédant immédiatement la candidature.

4.5.2.2.3 Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie ou de la même qualification pour un autre organisme, l'Autorité détermine si l'expérience précitée à la présente section est réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

4.5.2.3 Habileté

Le candidat démontre à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire, qu'il fait preuve de jugement et réaliser des performances lui permettant d'assurer un service de contrôle d'aérodrome sûr, ordonné et rapide, y compris en ce qui concerne la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

4.5.2.4 Délivrance en même temps de deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Lorsque deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne sont demandées en même temps, l'Autorité détermine les conditions applicables sur la base des conditions exigées pour chaque qualification. Ces conditions ne sont pas inférieures à celles qui sont précitées pour la qualification la plus exigeante.


4.5.3 PRIVILÈGES DU DÉTENTEUR DE QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

4.5.3.1 Les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent :

- (1) **qualification de contrôle d'aérodrome (ARQ)**: d'assurer le contrôle d'aérodrome ou de superviser la fourniture de ce service pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (2) **qualification de contrôle d'approche aux procédures (APQ)**: d'assurer le contrôle d'approche ou de superviser la fourniture de ce service pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- (3) **qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance (ASQ)** : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche. Les privilèges comprennent l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- (4) **qualification de contrôle radar d'approche de précision (PSQ)** : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (5) **qualification de contrôle régional aux procédures (CRQ)** : d'assurer le contrôle régional et/ou de superviser la fourniture de ce service dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (6) **qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance (CSQ)** : d'assurer le contrôle régional au moyen d'un système de surveillance ATS et/ou de superviser la fourniture de ce service dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- (7) **qualification d'Instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ)** : d'assurer l'encadrement et la formation qualifiante des élèves contrôleur ou contrôleur stagiaires, le maintien de qualification d'un contrôleur opérationnel du centre et prendre en centre le cas échéant les élèves contrôleurs en formation alternée.

4.5.3.2 Avant d'exercer les privilèges, le détenteur de la qualification se tient au courant de tous les renseignements utiles récents.

4.5.3.3 Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne n'est pas autorisé à assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'Autorité de l'aviation civile.

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | AÉRONAUTIQUE | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.5.3.4 Validité des qualifications

La qualification cesse d'être valide lorsque le contrôleur de la circulation aérienne cesse d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période de 6 mois. Ce contrôleur peut recommencer à exercer lesdits privilèges qu'après avoir établi de nouveau son aptitude.

4.5.3.5 Validation de la licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne

L'Autorité délivre une licence de contrôleur de la circulation aérienne sur base d'une licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.

4.5.3.6 Prorogation de la licence de contrôleur de la circulation aérienne

- (a) Le titulaire d'une licence d'ATC délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et ;
- (b) ne peut exercer les privilèges de sa licence que si dans les 24 mois précédents, au cours des six (06) derniers mois de validité de la licence :
 - (1) Il a travaillé en tant que contrôleur conformément aux privilèges de sa licence et qualification ;
 - (2) Il a subi un recyclage théorique relatif au contrôle aérien ;
 - (3) Il a subi un recyclage en facteurs humains sur les aspects du contrôle aérien dans les vingt-quatre (24) derniers mois ;
 - (4) Il détient une attestation médicale de classe 3 en cours de validité ;
 - (5) être capable de lire, d'écrire, de parler et de comprendre le français et l'anglais au niveau fonctionnel (niveau 4).
- (c) Pour l'enregistrement de l'expérience, chaque contrôleur doit posséder un livret de report des privilèges exercés ouvert et certifié par le fournisseur des services de la navigation aérienne pour le renouvellement de la licence.


4.5.3.7 Renouvellement de la licence de contrôleur de la circulation aérienne

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC

4.5.3.8 Qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

4.5.3.8.1 Connaissances

Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur :

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (1) techniques d'instruction appliquée ;
- (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- (3) processus d'apprentissage ;
- (4) éléments de pédagogie ;
- (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- (6) élaboration de programmes de formation ;
- (7) organisation des leçons ;
- (8) techniques d'instruction en classe ;
- (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (11) performances humaines applicables à la circulation aérienne ;
- (12) faire une présentation pédagogique.


4.5.3.9 Conditions de délivrance de la qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

- (a) Tout candidat à une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :
 - (1) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en cours de validité ;
 - (2) détenir la qualification de contrôle pour laquelle la qualification d'instructeur est recherchée ;
 - (3) avoir une expérience de cinq (05) ans au minimum au contrôle à la position pour laquelle la qualification d'instructeur est recherchée ;
 - (4) réussir à l'examen des connaissances spécifiées au 4.5.3.8.1.
- (b) La qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne est délivrée pour une période de trois (03) ans renouvelables.

4.5.3.10 Prorogation de la qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout candidat titulaire d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne peut obtenir la prorogation de sa qualification que s'il justifie de l'instruction de deux (02) contrôleurs au moins au cours de la validité de la qualification.

4.5.3.11 Renouvellement de la qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC

4.5.3.12 Examineur de contrôleur de la circulation aérienne

- (a) Les examinateurs des épreuves de contrôle de la circulation aérienne pour les candidats à une licence de contrôleur de la circulation aérienne sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens pratiques du contrôle aérien.
- (b) Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité pour une période de trois (03) ans renouvelable.
- (c) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur de l'Autorité.

4.6 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE EXPLOITATION

4.6.1 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

4.6.1.1 Âge

Le candidat est âgé de 21 ans révolus.

4.6.1.2 Connaissances

Le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation :

Droit aérien :


- (1) réglementation nationale et internationale intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation, méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne.

Connaissance générale des aéronefs :

- (2) principes de fonctionnement des moteurs ;
- (3) systèmes et instruments des avions ;
- (4) limites d'emploi des avions et des moteurs ;
- (5) liste minimale d'équipements (LME).

Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement :

- (6) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ; calculs de masse et de centrage ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (7) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie, procédures de choix des aérodromes de dégagement, exploitation sur de grandes distances, conduite du vol en croisière ;
- (8) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;
- (9) principes de base des systèmes d'établissement des plans de vol assisté par ordinateur.

Performances humaines :

- (10) performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation, y compris le principe de la gestion des menaces et des erreurs.

Météorologie :

- (11) météorologie aéronautique ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- (12) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques, codes et abréviations, utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;

Navigation :

- (13) principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;

Procédures opérationnelles :


- (14) emploi de la documentation aéronautique ;
- (15) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- (16) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation, procédures d'urgence en vol ;
- (17) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs.

Principes du vol

- (18) principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée.

Radiocommunications :

- (19) procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | AÉRONAUTIQUE | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.6.1.3 Expérience

4.6.1.3.1 Le candidat acquiert l'expérience suivante :


- (1) deux années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas (i) à (iii) ci-dessous ou dans une combinaison quelconque de ces fonctions, toutefois, dans le cas d'une expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions n'est pas inférieure à un an :
 - (i) membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;
 - (ii) météorologiste dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien;
 - (iii) contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien ; ou
- (2) au moins un an de service en qualité d'adjoint dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ; ou
- (3) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète. Effectuer des vols d'observations en ligne.

4.6.1.3.2 Le candidat sert dans un organisme de contrôle d'exploitation sous la supervision d'un agent technique d'exploitation pendant au moins 90 jours de travail au cours des 6 mois précédant immédiatement la date de la candidature.

4.6.1.4 Habileté

(a) Le candidat prouve qu'il est capable :

- (1) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitation, d'après une série de cartes et de messages d'observations météorologiques quotidiens, de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitation, sur les conditions météorologiques dominantes dans le voisinage général d'une route aérienne déterminée, de prévoir les tendances du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes de destination et de dégagement ;
- (2) de déterminer la trajectoire de vol optimale sur un tronçon déterminé et d'établir des plans de vol exacts manuellement ou à l'aide d'un ordinateur ;
- (3) d'assurer un suivi et de prêter toute forme d'assistance à un vol effectué dans des conditions météorologiques défavorables réelles ou simulées, conformément aux fonctions du titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation ;
- (4) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.6.2 PRIVILÈGES DU TITULAIRE DE LA LICENCE ET CONDITIONS À OBSERVER DANS L'EXERCICE DE CES PRIVILÈGES

La licence d'agent technique d'exploitation permet à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le RACD 08 – Partie 1.

4.6.3 VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

L'Autorité délivre une validation de licence d'agent technique d'exploitation sur base d'une licence étrangère d'agent technique d'exploitation.

4.6.4 PROROGATION DE LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) Le titulaire d'une licence d'ATE délivrée suivant les dispositions du présent règlement peut obtenir une prorogation de sa licence et des qualifications associées s'il dépose sa demande au moins 15 jours avant l'expiration de sa licence à l'Autorité de l'Aviation Civile et ;
- (b) ne peut exercer les privilèges de sa licence que si dans les 24 mois précédents, au cours des six (06) derniers mois de validité de la licence il a :
 - (1) travaillé en qualité d'agent technique d'exploitation conformément aux privilèges de sa licence ;
 - (2) subi un recyclage théorique dans le domaine de la préparation des vols ;
 - (3) subi un recyclage en facteurs humains sur les aspects liés aux opérations aériennes dans les vingt-quatre (24) derniers mois ;
 - (4) effectué un vol d'observation en ligne.


4.6.5 RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

4.6.6 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

4.6.6.1 Connaissances

- (a) Le candidat satisfait aux conditions de connaissances de la qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation. En outre, le candidat prouve qu'il connaît au moins les sujets suivants à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur :
 - (1) techniques d'instruction appliquée ;
 - (2) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) processus d'apprentissage ;
 - (4) éléments de pédagogie ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- (6) élaboration de programmes de formation ;
- (7) organisation des leçons ;
- (8) techniques d'instruction en classe ;
- (9) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- (10) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- (11) performances humaines applicables aux opérations aériennes ;
- (12) faire une présentation pédagogique.

4.6.7 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION


- (a) Tout candidat à une qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation doit remplir les conditions suivantes :
 - (1) être titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation en cours de validité.
 - (2) détenir la qualification de région, de type d'exploitation pour laquelle la qualification d'instructeur est recherchée ;
 - (3) avoir une expérience de cinq (05) ans au minimum dans un service de préparation des vols ;
 - (4) réussir à l'examen des connaissances spécifiées au 2.8.5.1.
- (b) La qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation est délivrée pour une période de deux (02) ans renouvelables.

4.6.8 PROROGATION DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) Tout candidat titulaire d'une qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation peut obtenir la prorogation de sa qualification dans les conditions suivantes :
 - (1) détenir une licence d'agent technique d'exploitation en cours de validité ;
 - (2) justifier de l'instruction de deux (02) agents techniques d'exploitation au cours de la validité de la qualification d'instructeur.

4.6.9 RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Rétablissement des privilèges/ renouvellement : Acte administratif effectué, après qu'une approbation ou qualification soit arrivée à la 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 dans une décision du Directeur Général de l'AAC/RDC.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

4.6.10 EXAMINATEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION


- (a) Les examinateurs des épreuves de formation d'agent technique d'exploitation pour les candidats à une licence d'agent technique d'exploitation sont sélectionnés parmi les instructeurs détenteurs de qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation en cours de validité ayant suivi un cours de conduite des examens pratiques relatifs à la préparation des vols.
- (b) Ils sont désignés par et pour le compte de l'Autorité de l'aviation civile pour une période de deux (02) ans renouvelable ;
- (c) Les examinateurs sont supervisés par un inspecteur de l'Autorité.

4.7 LICENCE D'OPÉRATEUR RADIO DE STATION AÉRONAUTIQUE

(Réservé)

4.8 PERSONNEL MÉTÉOROLOGIQUE AÉRONAUTIQUE

(Réservé)

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL

5.1 LES LICENCES DU PERSONNEL DÉLIVRÉES PAR LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DU PRÉSENT RÈGLEMENT SONT CONFORMES AUX CARACTÉRISTIQUES CI-DESSOUS.

5.1.1 CONTENU

5.1.1.1 L'Autorité fait en sorte que les autres États puissent vérifier facilement les privilèges de la licence et la validité des qualifications. Les dossiers de l'exploitant ou le carnet de vol personnel du membre d'équipage, le livret de technicien de maintenance d'aéronef, le livret de report du contrôleur de la circulation aérienne dans lesquels le maintien du niveau de compétence et l'expérience récente sont consignés de façon satisfaisante, ne sont pas emportés sur les vols internationaux.

5.1.1.2 La licence comporte les éléments suivants :


- (i) nom de l'État (en caractères gras) ;
- (ii) désignation de la licence (en caractères très gras) ;
- (iii) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par l'Autorité qui l'a délivrée ;
- (iv) nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères ;
- (v) date de naissance ;
- (vi) adresse du titulaire ;
- (vii) nationalité du titulaire ;
- (viii) signature du titulaire ;
- (ix) service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée ;
- (x) certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence ;
- (xi) signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance ;
- (xii) cachet ou sceau du service délivrant la licence ;
- (xiii) qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc.
- (xiv) observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions, annotations concernant les privilèges, annotation relative aux compétences linguistiques et autres renseignements ;
- (xv) tous autres détails jugés utiles par l'Autorité.

5.1.2 MATIÈRE

Les licences sont confectionnées en cartes plastiques sur lesquelles les rubriques mentionnées au 5.1.1 ressortent clairement.


5.1.3 LANGUE

Les rubriques (I), (II), (VI), (IX), (XII), (XIII) et (XIV) des licences sont établies en français et traduites en anglais ainsi que le nom de l'état de l'Autorité, de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation établie.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

5.1.4 DISPOSITIONS DES RUBRIQUES

Les rubriques des licences sont uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au 5.1.1 de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

CHAPITRE 6 : CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

A. GÉNÉRALITÉS

- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions du paragraphe 2.1.2.6 (a) subit un examen médical fondé sur les conditions :
- (1) d'aptitude physique et mentale ;
 - (2) de vision et de perception des couleurs ; et
 - (3) d'audition.

B. CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE


- (a) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque est exempt :
- (1) de toute anomalie congénitale ou acquise ;
 - (2) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;
 - (3) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ; ou
 - (4) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament curatif ou préventif, d'ordonnance ou non, que ce soit, qui entraîne un degré d'incapacité fonctionnelle susceptible de compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'empêcher le candidat d'exercer ses fonctions avec sécurité.
- (b) L'emploi de plantes médicinales ou d'autres moyens de traitement alternatif fait l'objet d'une attention particulière en raison de possibles effets secondaires.

C. CONDITIONS DE TEST D'ACUITÉ VISUELLE

- (a) Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, l'Autorité s'assure donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.
- (b) Il est important :
- (1) d'effectuer les tests d'acuité visuelle avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux (30-60 cd/m²) ;
 - (2) de mesurer l'acuité visuelle au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adoptée.

D. CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS


- (a) L'Autorité emploie les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.
- (b) Le candidat prouve qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.
- (c) Le candidat subit une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D65 définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

| | | |
|--|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | AÉRONAUTIQUE | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (d) Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par l'Autorité est déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve est déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les candidats qui ne répondent pas à ces critères sont déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.
- (e) Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications soient non polarisantes et de teinte grise neutre.

E. CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION

- (a) L'Autorité utilise des méthodes d'examen qui garantissent des tests d'audition fiables.
- (b) Le candidat a une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- (c) Les candidats à une attestation médicale de classe 1 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.
- (d) D'autres méthodes donnant des résultats équivalents sont utilisées.
- (e) Les candidats à une attestation médicale de classe 3 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.
- (f) D'autres méthodes donnant des résultats équivalents sont utilisées.
- (g) Les candidats à une attestation médicale de classe 2 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'âge de 50 ans, un au moins tous les deux ans.
- (h) Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués aux paragraphes 2.6.2.5 (c), (e) et (g), à défaut de test audiométrique, les candidats subissent des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse.
- (1) Le zéro de référence pour l'étalonnage des audiomètres à sons purs est celui des normes pertinentes de l'édition actuelle du document intitulé méthodes d'essais audiométriques, publié par l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
 - (2) Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, une pièce silencieuse est une pièce dans laquelle l'intensité du bruit de fond est inférieure à 35 dB(A).
 - (3) Pour tester l'acuité auditive conformément aux spécifications applicables, le niveau sonore de la voix moyenne de conversation à 1 m du point d'émission (lèvre inférieure du locuteur) est d'environ 60 dB(A), et celui de la voix chuchotée, d'environ 45 dB(A). À 2 m du locuteur, le niveau est inférieur de 6 dB(A).

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (4) L'attention est appelée sur les spécifications du paragraphe 2.2.7.2 (d) relatives à la délivrance d'une qualification aux instruments aux candidats titulaires d'une licence de pilote privé.

6.1 ATTESTATIONS MÉDICALES — GÉNÉRALITÉS


6.1.1 CLASSES D'ATTESTATION MÉDICALE

- (a) Les attestations médicales sont établies en distinguant les trois classes ci-après :
- (1) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de pilote professionnel —avion et hélicoptère ;
 - (ii) les licences de pilote de ligne —avion et hélicoptère.
 - (2) Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de navigateur ;
 - (ii) les licences de mécanicien navigant ;
 - (iii) les licences de pilote privé —avion et hélicoptère ;
 - (iv) les licences de membre d'équipage de cabine.
 - (3) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - (i) les licences de contrôleur de la circulation aérienne ;
 - (ii) les licences de télépilote (applicable à compter du 3 novembre 2022).

6.1.2 Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale doit fournir au médecin-examineur une déclaration, dont il atteste l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il est averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible.

6.1.3 Le médecin-examineur rendra compte au service de délivrance des licences de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du candidat à remplir l'une quelconque des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne.

6.1.4 Le niveau d'aptitude physique et mentale à respecter en vue du renouvellement d'une attestation médicale est le même que celui de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MÉDICALES

6.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (1) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale subit un examen médical fondé sur les conditions :
 - (i) d'aptitude physique et mentale ;
 - (ii) de vision et de perception des couleurs ; et
 - (iii) d'audition.

6.2.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

- (1) Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque est exempt:
 - (i) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;
 - (ii) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique;
 - (iii) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ; ou
 - (iv) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament curatif ou préventif, d'ordonnance ou non, que ce soit, qui entraînerait un degré d'incapacité fonctionnelle susceptible de compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'empêcher le candidat d'exercer ses fonctions avec sécurité.

6.2.3 CONDITIONS DE TEST D'ACUITÉ VISUELLE

6.2.3.1 Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, chaque État s'assure donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.


6.2.3.2 Il est recommandé :

- (a) d'effectuer les tests d'acuité visuelle avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux (30-60 cd/m²) ;
- (b) de mesurer l'acuité visuelle au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adoptée.

6.2.4 CONDITIONS DE PERCEPTION DES COULEURS

6.2.4.1 Les États contractants emploient les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.

6.2.4.2 Le candidat prouve qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.2.4.3 Le candidat subit une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D65 définie par la Commission Internationale de l'Éclairage (CIE).

6.2.4.4 Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par le service de délivrance des licences est déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve est déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les candidats qui ne répondent pas à ces critères sont déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.

6.2.4.4.1 Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications soient non polarisantes et de teinte grise neutre.

6.2.5 CONDITIONS DES TESTS D'AUDITION

6.2.5.1 L'Autorité utilise des méthodes d'examen qui garantissent des tests d'audition fiables.

6.2.5.2 Le candidat a une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.2.5.3 Les candidats à une attestation médicale de classe 1 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.3.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.

6.2.5.4 Les candidats à une attestation médicale de classe 3 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.4.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent être utilisées.


6.2.5.5 Les candidats à une attestation médicale de classe 2 subissent un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'âge de 50 ans, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.6 Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués ci-dessus, à défaut de test audiométrique, les candidats subissent des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse.

6.3 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 1

6.3.1 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.3.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel —avion ou hélicoptère ou de pilote de ligne — avion ou hélicoptère subissent un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.3.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel — avion ou hélicoptère ou de pilote de ligne — avion ou hélicoptère doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 Tous les deux ans, dans le cas des candidats à une attestation médicale de classe 1 âgés de moins de 40 ans, le service de délivrance des licences, s'il le juge utile, permette aux médecins examinateurs de sauter certains points d'examen régulier liés à l'évaluation de l'aptitude physique tout en mettant davantage l'accent sur l'éducation sanitaire et la prévention des mauvais états de santé.

6.3.1.3 Lorsque le service de délivrance des licences s'est assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales, le candidat obtient une attestation médicale de classe 1.

6.3.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE


6.3.2.1 Le candidat n'est atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

6.3.2.2 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- (i) un trouble mental organique ;
- (ii) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- (iii) la schizophrénie, un trouble de type schizophrénique ou délirant ; (iv) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- (iv) un trouble névrotique lié au stress ou somatoforme ;
- (v) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- (vi) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- (vii) un retard mental ;
- (viii) un trouble du développement psychologique;
- (ix) un trouble comportemental ou émotionnel qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- (x) un trouble mental non spécifié par ailleurs, qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.3.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.3 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant:

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (i) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- (ii) une épilepsie ; ou
- (iii) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.3.2.4 Le candidat n'a pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.5 Le candidat ne présente aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant est déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.3.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal est déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle ne soit pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.3.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.

6.3.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins une fois l'an.

6.3.2.6.2 Les examens révisionnels des candidats âgés de 30 à 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

6.3.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique reste dans les limites normales


6.3.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs est disqualifiant, sauf s'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.8 Le système circulatoire ne présente aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.3.2.9 Il n'existe aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.3.2.9.1 L'examen initial comporte une radiographie pulmonaire.

6.3.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.3.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

6.3.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.

6.3.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

6.3.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes sont déclarés inaptes.

6.3.2.13.1 Les candidats n'ont aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

6.3.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, sont déclarés inaptes.

6.3.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol


6.3.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptes.

6.3.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant sont déclarés inaptes.

6.3.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant sont déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'un régime alimentaire seulement ou d'un régime alimentaire combiné à la prise de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.3.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.3.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire sont déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.3.2.18.1 L'examen médical comporte une analyse d'urine et toute anomalie fait l'objet d'une enquête appropriée.

6.3.2.19 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.3.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

6.3.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.3.2.21 Les candidates qui sont enceintes sont déclarées inaptes à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

6.3.2.21.1 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.3.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12^e semaine et la fin de la 26^e semaine de gestation.

6.3.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate n'est autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.


6.3.2.23 Le candidat ne présente pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.24 Le candidat ne présente pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.25 Il n'existe pas :

- (i) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- (ii) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- (iii) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

6.3.2.25.1 Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraîne pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.3.2.26 Il n'existe pas :

- (i) d'obstruction nasale ; ou
- (ii) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur qui soit susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

6.3.3 CONDITIONS DE VISION

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

6.3.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes est normal. Le candidat ne présente pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction est égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire est égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition :

- (a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- (b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.3.3.2.1 Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :


- (a) les lentilles soient mono focales et non teintées ;
- (b) les lentilles soient bien tolérées ;
- (c) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.3.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utilisent des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

6.3.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

6.3.3.3 Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil sont déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.3.3.4 Le candidat est capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le tableau N14 ou son équivalent à

| | | |
|--|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | AÉRONAUTIQUE | Amendement 04 : 06/06/2018 |

une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite en l'absence d'une telle prescription, il a à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontre qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

6.3.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée est gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.3.3.5 Le candidat présente un champ visuel normal.

6.3.3.6 Le candidat a un fonctionnement binoculaire normal.

6.3.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiant.

6.3.4 CONDITIONS D'AUDITION

6.3.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présente pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

6.3.4.1.1 Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites ci-dessus peut être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant l'effet de masque des bruits du poste de pilotage sur la parole et les signaux radio.

6.3.4.1.2 Comme solution de rechange, on peut effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.


6.4 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 2

6.4.1 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.4.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé — avion ou hélicoptère, de mécanicien navigant ou de navigateur et membre d'équipage de cabine subissent un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.

6.4.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé — avion ou hélicoptère, de mécanicien navigant ou de navigateur et membre d'équipage de cabine doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au 2.1.2.6.

6.4.1.3 Lorsque le service de délivrance des licences s'est assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales, le candidat obtient une attestation médicale de classe 2.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.4.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

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

6.4.2.1 Le candidat n'est atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

6.4.2.2 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :


- (i) un trouble mental organique ;
- (ii) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- (iii) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- (iv) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- (v) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- (vi) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- (vii) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- (viii) un retard mental ;
- (ix) un trouble du développement psychologique ;
- (x) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- (xi) un trouble mental non spécifié par ailleurs qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.4.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.3 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant:

- (i) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- (ii) une épilepsie ; ou
- (iii) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.4.2.4 Le candidat n'a pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.4.2.5 Le candidat ne présente aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant est déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.4.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal est déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.4.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme dans le cas des candidats âgés de plus de 40 ans.

6.4.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

6.4.2.6.2 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.

6.4.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique reste dans les limites normales.

6.4.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs est disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.


6.4.2.8 Le système circulatoire ne présente aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.4.2.9 Il n'existe aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.4.2.9.1 Les examens initial et périodiques comportent une radiographie des poumons lorsque l'on soupçonne une maladie pulmonaire asymptomatique.

6.4.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie respiratoire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il ne soit pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.4.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.4.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.

6.4.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

6.4.2.13 Les candidats n'ont aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.

6.4.2.13.1 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes sont déclarés inaptes.

6.4.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, sont déclarés inaptes.

6.4.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité de prester.

6.4.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptes.

6.4.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendants sont déclarés inaptes.


6.4.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant sont déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.4.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.4.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire sont déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.4.2.18.1 L'examen médical comporte une analyse d'urine et toute anomalie fait l'objet d'une enquête appropriée.

6.4.2.19 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

compression, sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.4.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.

6.4.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.4.2.21 Les candidates qui sont enceintes sont déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

6.4.2.21.1 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12^e semaine et la fin de la 26^e semaine de gestation.

6.4.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate n'est autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.4.2.23 Le candidat ne présente pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou de structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.24 Le candidat ne présente pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.


6.4.2.25 Il n'existe pas :

- (i) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- (ii) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- (iii) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

6.4.2.25.1 Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraîne pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.4.2.26 Il n'existe pas :

- (i) d'obstruction nasale ; ou
- (ii) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur, qui soit susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.4.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

6.4.3 CONDITIONS DE VISION

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

6.4.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes est normal. Le candidat ne présente pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction est égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément et l'acuité visuelle binoculaire est égale au moins à 6/9. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition :

- (i) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- (ii) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.4.3.2.1 Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :


- (i) les lentilles soient mono focales et non teintées ;
- (ii) les lentilles soient bien tolérées ;
- (iii) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.4.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utilisent des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

6.4.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

6.4.3.3 Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil sont déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.4.3.4 Le candidat est capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite, en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontre qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.4.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée est gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.4.3.5 Le candidat présente un champ visuel normal.

6.4.3.6 Le candidat a un fonctionnement binoculaire normal.

6.4.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiant.

6.4.4 CONDITIONS D'AUDITION

6.4.4.1 Les candidats qui ne sont pas capables d'entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, par les deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2 m de ce dernier, sont déclarés inaptes.

6.4.4.2 Les candidats qui, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, présentent, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz, sont déclarés inaptes.

6.4.4.3 Les candidats qui ne remplissent pas les conditions du § 6.4.4.1 ou 6.4.4.2 subissent de nouveaux tests conformes aux dispositions du paragraphe 6.3.4.1.1.

6.5 ATTESTATION MÉDICALE DE CLASSE 3

6.5.1 OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MÉDICALE

6.5.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou à compter du 3 novembre 2022 pour une licence de télépilote subissent un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.


6.5.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ou à compter du 3 novembre 2022 pour de la licence de télépilote est renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au 1.2.5.2.

6.5.1.3 Lorsque le service de délivrance des licences s'est assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales, le candidat obtient une attestation médicale de classe 3.

6.5.2 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE

6.5.2.1 Le candidat n'est atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

6.5.2.2 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (i) un trouble mental organique ;
- (ii) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- (iii) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- (iv) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- (v) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- (vi) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- (vii) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- (viii) un retard mental ;
- (ix) un trouble du développement psychologique ;
- (x) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- (xi) un trouble mental non spécifié par ailleurs qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.5.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs soit déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.3 Le candidat ne présente ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :


- (i) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- (ii) une épilepsie ; ou
- (iii) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

6.5.2.4 Le candidat n'a pas souffert de traumatisme crânien dont les effets risquent de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.5 Le candidat ne présente aucune anomalie du cœur congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant est déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

6.5.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal est déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.5.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comporte un électrocardiogramme.

6.5.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comportent un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.

6.5.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique reste dans les limites normales.

6.5.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs est disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.

6.5.2.8 Le système circulatoire ne présente aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.5.2.9 Il n'existe aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.

6.5.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il ne soit pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.5.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence sont déclarés inaptes.

6.5.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive sont déclarés inaptes.


6.5.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

6.5.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal sont déclarés inaptes.

6.5.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression sont déclarés inaptes.

6.5.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, est déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité.

6.5.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications sont déclarés inaptes.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.5.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant sont déclarés inaptes.

6.5.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète non insulino-dépendant sont déclarés inaptes, à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.5.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique sont déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.5.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire sont déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.

6.5.2.18.1 L'examen médical comporte une analyse d'urine et toute anomalie fait l'objet d'une enquête appropriée.

6.5.2.19 Les candidats souffrant de séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.5.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie sont déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.


6.5.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) sont déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.

6.5.2.21 Les candidates qui sont enceintes sont déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.

6.5.2.21.1 Il est recommandé de prendre des précautions pour assurer le remplacement en temps utile d'une contrôleuse de la circulation aérienne enceinte en cas de début prématuré du travail ou d'autre complication.

6.5.2.21.2 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.5.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période se terminant à la fin de la 34^e semaine de gestation.

6.5.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate n'est autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.5.2.23 Le candidat ne présente pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.24 Le candidat ne présente pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.25 Le candidat ne présente pas de malformation ou d'affection du nez, de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.26 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales sont déclarés inaptes.

6.5.3 CONDITIONS DE VISION

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

6.5.3.1 le fonctionnement des yeux et de leurs annexes est normal. Le candidat ne présente pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.


6.5.3.2 l'acuité visuelle à distance avec ou sans correction est égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire est égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat peut être déclaré apte à condition :

- (i) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- (ii) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

6.5.3.2.1 Les candidats peuvent utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

- (i) les lentilles soient mono focales et non teintées ;
- (ii) les lentilles soient bien tolérées ;
- (iii) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

Les candidats qui utilisent des lentilles de contact ne devront pas nécessairement faire mesurer leur acuité visuelle non corrigée à chaque examen révisionnel, pourvu que l'historique de leur prescription de lentilles de contact soit connu.

6.5.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utilisent des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

Si des lunettes sont utilisées, des lentilles à indice élevé sont nécessaires pour réduire au minimum la distorsion de champ périphérique.

6.5.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.

L'objectif de l'examen ophtalmologique obligatoire est :

- (1) de déterminer la performance visuelle normale, et
- (2) de déterminer toute pathologie importante.

6.5.3.3 Les candidats qui ont subi une opération chirurgicale touchant l'état de réfraction de l'œil sont déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.


6.5.3.4 Le candidat est capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat peut être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite, en l'absence d'une telle prescription, il a à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontre qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

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

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 à compter du 3 novembre 2022 pour le télépilotage qu'il est susceptible d'accomplir.

6.5.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée est gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.5.3.5 Le candidat présente un champ visuel normal.

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

6.5.3.6 Le candidat a un fonctionnement binoculaire normal.

6.5.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiant.

6.5.4 CONDITIONS D'AUDITION


6.5.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présente pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.

6.5.4.1.1 Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus est 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 à compter du 3 novembre 2022 pour le télépilotage représentatif.

La composition spectrale du bruit de fond n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz (fourchette des fréquences vocales) est suffisamment représentée.

Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.

6.5.4.1.2 Comme solution de rechange, on peut conduire une vérification pratique de l'acuité auditive dans un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif de celui pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

| | | |
|---|---|-------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

RACD 02 - LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

Appendices

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

APPENDICE 1. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

A. Objet

- (a) La présente norme de mise en œuvre définit les conditions générales relatives aux spécifications en ce qui concerne les compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques.

B. Références

DOC 9379 de l'OACI ;
RACD 02

C. Domaine d'application

La présente norme s'applique à toute personne physique ou morale devant recevoir une formation qui a trait aux spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques.

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques comprennent les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 ci-dessous et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à la section 4.4. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques s'appliquent à l'emploi des expressions conventionnelles et à celui du langage clair.
- (b) Pour satisfaire aux spécifications de la section 1.2.9, relatives aux compétences linguistiques, un candidat à une licence ou un titulaire d'une licence doit prouver, d'une manière jugée acceptable par l'Autorité, qu'il possède les compétences exigées par les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans la section 4 du présent appendice.

2. DESCRIPTEURS HOLISTIQUES

Les locuteurs compétents :

- (1) doivent communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- (2) doivent s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et Professionnels ;
- (3) doivent utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;
- (4) doivent traiter efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

- (5) doivent utiliser un parler ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.

3. INSCRIPTION SUR LA LICENCE

- (1) Les licences de membre d'équipage de conduite portent une inscription de compétences linguistiques – Anglais ;
- (2) Les licences de contrôleur de la circulation aérienne portent une inscription de compétence linguistiques – Anglais ;
- (3) Les demandeurs dont les compétences linguistiques sont évaluées à un niveau « inférieur au niveau fonctionnel » se voient refuser la délivrance d'une licence. L'inscription « Compétences linguistiques » sur une licence indique que le titulaire a démontré que ses compétences linguistiques sont égales ou supérieures au niveau fonctionnel 4.

4. ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

Les indications d'évaluation des compétences linguistiques sont données sur les tableaux 1.1 et 1.2 dessous :



**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE**

RACD 02

**REGLEMENT AÉRONAUTIQUE
LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE**

3^{ème} édition: Juin 2018

Amendement 04: 06/06/2018

Tableau 1.1 : Niveaux expert, avancé et fonctionnel

| NIVEAU | PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique. | STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche. | VOCABULAIRE | AISANCE | COMPRÉHENSION | INTERACTION |
|------------------|--|---|---|--|---|--|
| Expert 6 | Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension | Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées | Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre. | Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple, pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours. | Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles | Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement |
| Avancé 5 | Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de Compréhension | Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information | Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique | Peut parler avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés | Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels ; la compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (parlers ou accents) ou registres. | Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur. |
| Fonctionnel 4 | La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que quelquefois à la facilité de compréhension. | Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information. | Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales. | Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention. | Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements. | Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information. |

Les niveaux 1, 2 et 3 figurent à la page suivante.



**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE**

RACD 02


**REGLEMENT AÉRONAUTIQUE
LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE**

3^{ème} édition: Juin 2018


Amendement 04: 06/06/2018

Tableau 1.2 : Niveaux pré fonctionnel, élémentaire et préélémentaire

| NIVEAU | PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique. | STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche. | VOCABULAIRE | AISANCE | COMPRÉHENSION | INTERACTION |
|----------------------|--|---|--|--|---|---|
| Pré fonctionnel 3 | La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent fréquemment à la facilité de compréhension. | Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information. | Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales. | Peut parler relativement longtemps mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention. | Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. | Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues |
| Élémentaire 2 | La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent habituellement à la facilité de compréhension. | Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées. | Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées. | Peut produire des énoncés mémorisés, isolés, très courts, avec des pauses fréquentes ; l'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distrait l'attention. | La compréhension se limite à des expressions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement. | Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants. |
| Préélémentaire 1 | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. | Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire. |


| | | |
|--|---|-------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} édition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau minimal de compétence linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, élémentaire et pré fonctionnel (1 à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique requis par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal requis. L'ensemble de l'échelle servira de référence pour la formation et l'évaluation des candidats et permettra de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition: Juin 2018 |
| | | Amendement 04: 06/06/2018 |

APPENDICE 2. ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ

(Voir RACD 03)

| | | |
|--|---|--------------------------------------|
|  | REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE | RACD 02 |
| | REGLEMENT AÉRONAUTIQUE LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE | 3 ^{ème} Edition : Juin 2018 |
| | | Amendement 04 : 06/06/2018 |

APPENDICE 3. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION

(Réservé)

- FIN DU DOCUMENT -