

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES



RACD 05- Partie 1
NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

DEUXIÈME ÉDITION
du 15 Juillet 2016


	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

TABLE DES MATIÈRES


	Page
PARTIE I DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES ET DEFINITIONS RELATIVES AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITE ET AUX CONDITIONS DE NAVIGABILITE DES AERONEFS CIVILS	
5.1 GENERALITES.....	2
5.1.1.1 Domaine d'application.....	2
5.1.1.2 Classification des certificats de navigabilité.....	2
5.1.1.3 Mentions de catégorie sur le CDN	4
5.1.1.4 Définitions.....	4
5.1.1.5 Abréviations.....	8
5.2. PROCEDURES RELATIVES A LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	10
5.2.1 Conception	10
5.2.1.1 Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.....	10
5.2.1.2 Verification de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.....	10
5.2.1.3 Approbation technique de modification, de réparation	10
5.2.1.4 Certificat de type	11
5.2.2 Production (Réservée)	11
5.2.3 Certificat de navigabilité	11
5.2.3.1 Elégibilité	11
5.2.3.2 Classification des certificats de navigabilité.....	11
5.2.3.3 Délivrance et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité.....	11
5.2.3.4 Durée de validité et renouvellement.....	13
5.2.3.5 Renseignements relatifs à l'aéronef-Limite d'emploi	14
5.2.3.6 Perte temporaire de la navigabilité	14
5.2.3.7 Cas d'un aéronef endommagé	14
5.2.3.8 Modèle de certificat de navigabilité	15
5.2.4 Maintien de la navigabilité.....	15
5.2.4.1 Domaine d'application.....	15
5.2.4.2 Responsabilités de la République Democratique du Congo en ce qui concerne le maintien de la navigabilité.....	15
5.2.4.3 Responsabilités du propriétaire/Locataire	16
5.2.4.4 Responsabilités de l'exploitant/Organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité	17
PARTIE II EXIGENCES ADDITIONNELLES	
5.3 AUTORISATION DE VOL SPECIAL	21
5.3.1.1 Généralités	21
5.3.1.2 Conditions de délivrance.....	21
5.3.1.3 Limites d'utilisation.....	21
5.3.1.4 Durée de validité	22
5.3.1.5 Modèle d'autorisation de vol spécial.....	22
5.3.1.6 Autorisations délivrés par les autres Etats contractants	22

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE POUR EXPORTATION	24
5.4.1.1 Domaine d'application.....	24
5.4.1.2 Généralités	24
5.4.1.3 Demande d'approbation de navigabilité aux fins d'exportation	24
5.4.1.4 Modèle du certificat de navigabilité pour exportation	25
5.4.1.5 Responsabilité de l'exportateur	25
5.5 LIGNES DIRECTRICES POUR L'AUTHENTIFICATION ET L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES PIÈCES D'AERONEFS	27
5.5.1 Déclaration des pièces non approuvées	27
5.5.1.1 Objectif	27
5.5.1.2 Définitions.....	27
5.5.1.3 Contenu des documents devant soutenir l'acceptabilité d'une pièce.....	28
5.5.1.4 Précautions pour éviter l'acceptation par inadvertance de pièces non approuvées	28
5.5.1.5 Système de compte rendu de pièces non approuvées.....	29
5.5.2 Lignes directrices sur le bon usage des pièces démontées d'un aéronef reformé	30
5.5.2.1 Généralités	30
5.5.2.2 Conditions de cannibalisation	30
5.5.2.3 Précautions de démontage	30
5.5.2.4 Evaluation de la pièce après démontage	31
5.5.2.5 Remise en service de la pièce démontée.....	31
5.5.3 Lignes directrices sur le bon usage des pièces récupérées d'aéronefs accidentés	31
5.5.3.1 Objectif	31
5.5.3.2 Conditions de remise en service des pièces récupérées d'aéronefs accidentés	31
5.5.3.3 Révision et réinstallation des pièces récupérées d'aéronefs accidentés	32
5.5.4 Lignes directrices sur l'enlèvement des pièces mises à la casse	32
5.5.4.1 Objectif	32
5.5.4.2 Obligations de l'exploitant	32
5.5.4.3 Stockage des pièces.....	33
5.5.4.4 Précautions d'enlèvements	33
5.6. EXIGENCES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE ET A L'ENTRETIEN DES AERONEFS DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION EDTO.....	35
5.6.1.1 Objectif	35
5.6.1.2 Domaine d'application	35
5.6.1.3 Définitions	35
5.6.1.4 Généralités	37
5.6.1.5 Exigences ETOPS liées à la gestion du maintien de la navigabilité et de l'entretien ..	38
5.7 EXIGENCES RELATIVES AUX MODIFICATIONS ET REPARATIONS D'AERONEFS	43
5.7.1 Modifications et réparations	43
5.7.1.1 Domaine d'application	43
5.7.1.2 Généralités.....	43
5.7.1.3 Conditions de connaissance	43
5.7.1.4 Définitions	44
5.7.1.5 Base d'approbation	44
5.7.1.6 Conditions particulières	46
5.7.1.7 Comptabilité avec les modifications existantes de la conception	46

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.7.1.8 Conservation des renseignements justificatifs.....	46
5.7.2 Critères de classification des modifications et des réparations (Majeures ou mineures).	47
5.7.2.1 Généralités	47
5.7.2.2 Critères	47
5.8 EXIGENCES RELATIVES A LA GESTION DE MASSE ET CENTRAGE D'UN AERONEF.	50
5.8.1.1 Généralités	50
5.8.1.2 Aéronefs affectés au transport commercial	50
5.8.1.3 Aéronefs utilisés dans l'aviation générale et le travail aérien.....	50
5.9 EXIGENCES RELATIVES AU PROGRAMME DE FIABILITE ASSOCIE AU PROGRAMME DE MAINTENANCE DES AERONEFS.	53
5.9.1.1 Objet et domaine d'application	53
5.9.1.2 Généralités	53
5.9.1.3 Conditions d'exigence d'un programme de fiabilité	53
5.9.1.4 Description d'un programme de fiabilité	54
5.9.1.5 Contenu du MGN relatif au programme de fiabilité.....	54
5.9.1.6 Contenu du programme de maintenance relatif au programme de fiabilité.....	56
5.9.1.7 Approbation initiale du programme de fiabilité.....	56
5.9.1.8 Remise en cause d'un programme de fiabilité.....	57
5.9.1.9 Amendement du programme de fiabilité.....	57
APPENDICES	
1. AUTORISATION DE VOL SPECIAL/SPECIAL FLIGHT PERMIT	59
2. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE POUR EXPORTATION/EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS	61
3. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE/CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS.....	63


	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

LISTE DES PAGES EFFECTIVES


Page	Numéro de Révision	Date de première édition	Date d'insertion	Consigné par
TABLE DES MATIERES				
i	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
ii	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
iii	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
LISTE DES AMENDEMENTS				
iv	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS				
v	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
LISTE DES PAGES EFFECTIVES				
vi	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
vii	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
viii	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
REFERENCES				
ix	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
PART I: DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET DÉFINITIONS RELATIVES AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET AUX CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS CIVILS				
1	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.1 GÉNÉRALITÉS				
2	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
3	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
4	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
6	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
7	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
8	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
9	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.2 PROCEDURES RELATIVES A LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE				
10	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
11	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
12	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
13	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
14	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
15	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
16	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
17	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
18	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
19	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
20	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
PART II: EXIGENCES ADDITIONNELLES				
21	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.3 AUTORISATION DE VOL SPECIAL				
22	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
23	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
24	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page	Numéro de Révision	Date de première édition	Date d'insertion	Consigné par
5.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE POUR EXPORTATION				
25	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
26	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
27	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
28	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.5 LIGNES DIRECTRICES POUR L'AUTHEMIFICATION ET L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES PIECES D'AERONEFS				
29	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
30	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
31	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
32	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
33	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
34	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
35	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
36	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.6 EXIGENCES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE ET A L'ENTRETIEN DES AERONEFS DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION EDTO				
37	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
38	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
39	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
40	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
41	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
42	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
43	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
44	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
45	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.7 EXIGENCES RELATIVES AUX MODIFICATIONS ET REPARATIONS D'AERONEFS				
46	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
47	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
48	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
47	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
48	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
49	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
50	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
51	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
52	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.8 EXIGENCES RELATIVES A LA GESTION DE MASSE ET CENTRAGE D'UN AERONEF				
53	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
54	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
5.9 EXIGENCES RELATIVES AU PROGRAMME DE FIABILITE ASSOCIE AU PROGRAMME DE MAINTENANCE DES AERONEFS				
55	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
56	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	
57	01	Septembre 2012	15 Juillet 2016	


	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

Page	Numéro de Révision	Date de première édition	Date d'insertion	Consigné par
58	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
59	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
APPENDICES				
60	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
61	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
62	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
63	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
64	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
65	01	Septembre 2012	Juillet 2016	
66	01	Septembre 2012	Juillet 2016	

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

RÉFÉRENCES


- La convention de Chicago du 07 Décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- Loi n°10/014 du 31 Décembre 2010 relative à l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo ;
- Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant statuts d'un établissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle, « AAC/RDC »
- Annexe 8, 11^{ème} édition juillet 2010, amendement n° 105-A du 11 Juillet 2016.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

RACD 05 – Partie 1

NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

PART I: DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET DÉFINITIONS RELATIVES AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET AUX CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS CIVILS

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.1 GÉNÉRALITÉS

5.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du présent règlement sont applicables aux aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo, à l'exclusion des aéronefs d'État.
- (b) Par ailleurs, tout aéronef survolant le territoire de la République Démocratique du Congo doit être muni des documents suivants établis et délivrés par son État d'immatriculation :
 - (1) un certificat d'immatriculation ;
 - (2) un certificat de navigabilité en état de validité ou une autorisation de vol spécial pour le vol effectué ;

5.1.1.2. CLASSIFICATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ

(a) Certificats de navigabilité d'aéronefs conformes à un type certifié

Les Certificats de navigabilité conformes à un type certifié comprennent :

- (1) les certificats dont les conditions de délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'annexe 8 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 sont dénommés **certificats de navigabilité (CDN)**.
- (2) le certificat de type est un document qui définit un type de conception, certifie que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité et reconnaît que les aéronefs conformes à ce type peuvent recevoir un certificat de navigabilité individuel normal.
- (3) un certificat de navigabilité est donc délivré aux aéronefs conformes à un modèle ayant reçu un certificat de navigabilité de type. Il permet la circulation aérienne au-dessus des territoires du pays d'immatriculation et des territoires des pays étrangers adhérents à la convention de Chicago.

(b) Certificats de navigabilité d'aéronefs conformes à un type non certifié

- (1) Cependant, un aéronef dont le type n'a pas été certifié peut recevoir un certificat de navigabilité :
 - (i) si, à la date de la demande, un exemplaire du même type est titulaire d'un certificat de navigabilité normal, et
 - (ii) si l'aéronef remplit les conditions techniques sur la base desquelles ont été délivrés et maintenus les certificats de navigabilité précédents attribués aux aéronefs de même type et les conditions administratives applicables du présent règlement, et
 - (iii) si l'aéronef a été utilisé et entretenu de façon à maintenir son aptitude au vol.
- (2) Les certificats de navigabilité mentionnés au paragraphe (b) sont des documents attestant qu'un aéronef satisfait à des conditions de sécurité qui lui sont propres, auquel cas il n'y a pas de certificat de navigabilité de type. Ils comprennent :


	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (i) les certificats, dont les conditions de délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'Annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944. De tels certificats sont dénommés **certificats de navigabilité spéciaux (CDNS)** ; des restrictions d'emploi particulières à l'aéronef peuvent être mentionnées sur les documents associés à ce certificat de navigabilité spécial.
- (ii) les certificats dont les conditions de délivrance ne respectent pas la totalité des normes minimales définies par l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944. De tels certificats sont dénommés **certificats de navigabilité restreints**. Appartiennent notamment à cette catégorie :
 - (A) les certificats de navigabilité restreints d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR). C'est le cas d'aéronefs munis d'un CDN normal ou d'un CDN Spécial pour lesquels il n'existe plus d'organisme ou de personne diffusant les informations et les éléments nécessaires au maintien de la validité du document de navigabilité ;
 - (B) les certificats de navigabilité restreints d'aéronef de construction amateur (CNRA) ;
 - (C) Les certificats de navigabilité restreints d'aéronef de collection (CNRA) ;
 - (D) les certificats de navigabilité restreints d'aéronef agricole (CNRAA).

Les certificats de navigabilité spéciaux ne sont pas automatiquement reconnus par les autres Etats de l'OACI, car les conditions de délivrance de ces certificats ne sont pas équivalentes aux normes minimales définies dans l'Annexe 8 de l'OACI. Ils ne permettent donc la circulation de l'aéronef qu'au-dessus du territoire national. Le survol des autres pays de l'OACI ne pourra se faire que si ces derniers délivrent une autorisation appropriée conformément à l'article 40 de la Convention de Chicago.

(c) Certificat de navigabilité pour exportation.

- (1) L'Autorité peut délivrer à un aéronef un **certificat de navigabilité pour exportation**. Ce document ne permet pas la circulation aérienne ; il est délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité du pays exportateur analogue et rédigé de manière identique.


	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.1.1.3. MENTION DE CATEGORIE SUR LE CDN

- (a) L'Autorité peut délivrer **une Autorisation de vol spécial**. Ce document provisoire ne permet la circulation aérienne que dans les conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée.
- (b) Les autorisations de vols spéciaux ne sont pas automatiquement reconnues par les autres Etats de l'OACI, car leurs conditions de délivrance ne peuvent ne pas être équivalentes aux normes minimales définies dans l'annexe 8 de l'OACI. Ils ne permettent donc la circulation de l'aéronef qu'au-dessus du territoire national. Le survol des autres pays de l'OACI ne pourra se faire que si ces derniers délivrent une autorisation appropriée.

5.1.1.4. DÉFINITIONS

- (a) Pour l'application du présent règlement, on considère les définitions suivantes :
 - (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) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO)**. Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
 - (3) **À l'épreuve du feu**. Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
 - (4) **Altitude-pression**. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
 - (5) **Approuvé**. Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
 - (6) **Atmosphère type**. Atmosphère définie comme suit :
 - (i) l'air est un gaz parfait sec ;
 - (ii) ses constantes physiques sont les suivantes :
 - Masse molaire moyenne au niveau de la mer :
 $M_0 = 28,964420 \times 1013 \text{ kg/mol}$
 - Pression atmosphérique au niveau de la mer :
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$
 - Température au niveau de la mer :
 $t_0 = 15 \text{ °C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - Masse volumique au niveau de la mer :
 $\rho_0 = 1,2250 \text{ kg/m}^3$
 - Température de fusion de la glace :
 $T_i = 273,15 \text{ K}$

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- Constante universelle des gaz parfaits :
 $R^* = 8,31432 \text{ (J/mol) /K}$

(iii) les gradients de température sont les suivants :


Altitude géopotentielle (km)		Gradient de température (Kelvin par kilomètre géopotentiel standard)
de	à	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	+0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	+0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

- (7) **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.
- (8) **Catégorie A.** En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multi moteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la Partie IVB de l'annexe 8 et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.
- (9) **Catégorie B.** En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multi moteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.
- (10) **Certificat de type.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.
- (11) **Charges limites.** Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.
- (12) **Charge ultime.** Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
- (13) **Coefficient de sécurité.** Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.
- (14) **Conditions d'utilisation prévues.** Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

- (i) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
 - (ii) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.
- (15) **Configuration (d'un avion).** Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.
- (16) **Domage provenant d'une source discrète.** Dommage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.
- (17) **En état de navigabilité.** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
- (18) **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (19) **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (20) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (21) **Facteur de charge.** Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.
- (22) **Groupe motopropulseur.** Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.
- (23) **Hélicoptère.** Aérodyne 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.
- (24) **Hélicoptère de classe de performances 1.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.
- (25) **Hélicoptère de classe de performances 2.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (26) **Hélicoptère de classe de performances 3.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
- (27) **Justification satisfaisante.** Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité
- (28) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (29) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- (30) **Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.
- (31) **Masse de calcul au décollage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.
- (32) **Masse de calcul pour les évolutions au sol.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.
- (33) **Moteur.** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
- (34) **Moteur(s) le(s) plus défavorable(s).** Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.
- Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d'un moteur répondant à cette définition. Dans leur cas, l'expression « moteur le plus défavorable » désigne un des moteurs les plus défavorables.
- (35) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (36) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautique et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (37) **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.
- (38) **Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (39) **Résistant au feu.** Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
- (40) **Surface d'atterrissage.** Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydro aéronefs amerrissant dans une direction donnée.
- (41) **Surface de décollage.** Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydro aéronefs décollant dans une direction donnée.
- (42) **Validation (d'un certificat de navigabilité).** Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

5.1.1.5. ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente réglementation :

AAC/RDC : Autorité de l'Aviation Civile de la RDC

CDN : Certificat de navigabilité

CN : Consigne de Navigabilité

EDTO : Vol à temps de déroutement prolongé (Extended Diversion Time Operation)

OMA : Organisme de Maintenance Agréé

RACD : Règlement Aéronautique de la RDC

RDC : République Démocratique du Congo

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.2 PROCÉDURES RELATIVES A LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.2.1 CONCEPTION

5.2.1.1 PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU RÈGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITÉ


- (a) L'Autorité accepte les prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité élaborées par l'autorité primaire de l'Etat de conception ou de construction de l'aéronef.
- (b) Cependant, cette base de certification peut être complétée par des exigences additionnelles si nécessaire.

5.2.1.2. VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU RÈGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'Autorité reconnaît les Certificats de Type délivrés par les Etats de conception.
- (b) Toutefois, elle prendra toute autre mesure jugée nécessaire pour assurer que le certificat de type sera refusé si l'on sait, ou si l'on présume que l'aéronef présente des caractéristiques dangereuses.

5.2.1.3. APPROBATION TECHNIQUE DE MODIFICATION, DE RÉPARATION

- (a) Dispositions générales
 - (1) L'Autorité accepte une approbation technique pour une modification, une réparation sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme au règlement de navigabilité qui a servi à la délivrance ou aux amendements du certificat de type de l'aéronef ou à un règlement ultérieur déterminé par l'État de conception.
 - (2) Les caractéristiques de conception des modifications et réparations doivent être approuvées par l'Autorité.
- (b) Modifications
 - (1) Toute modification d'un aéronef (ou d'un élément d'aéronef) détenteur d'un certificat de navigabilité doit faire l'objet d'un dossier de modification, établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype.
 - (2) Le dossier de modification (Formulaires FOAAC-AIR-05-09 et FOAAC-AIR-05-47) doit être soumis aux services compétents pour approbation. Il est recommandé aux utilisateurs qui voudraient apporter une modification à leur aéronef de faire étudier ou présenter cette modification par l'industriel responsable de la conception du type de l'appareil original.
 - (3) Le postulant à une modification doit avoir une connaissance sur le principe des modifications.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

(c) Réparations

- (1) Toute réparation qui introduit un changement de la définition de type certifiée doit être approuvée dans les mêmes conditions qu'une modification.
- (2) Les formulaires FOAAC-AIR-05-09 et FOAAC-AIR-05-47 servent également pour la constitution des dossiers de réparation.

5.2.1.4 CERTIFICAT DE TYPE

- (a) Sur réception d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef, de moteur et d'hélice aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité, l'État de conception délivre un certificat de type définissant la conception et signifiant l'approbation technique du type d'aéronef, de moteur et d'hélice.
- (b) La République Démocratique du Congo ne délivre pas et ne valide pas de certificat de navigabilité de type. Il accepte les certificats de navigabilité de type des modèles d'aéronefs lorsque les prescriptions de conception qui ont permis la délivrance de ces certificats de navigabilité de type sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'Annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

5.2.2. PRODUCTION (RÉSERVÉE)

5.2.3. CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

5.2.3.1. ÉLIGIBILITÉ

- (c) Tout propriétaire d'un aéronef immatriculé en République Démocratique du Congo ou son représentant peut souscrire à la demande du certificat de navigabilité pour cet aéronef.
- (d) Chaque postulant à une demande de certificat de navigabilité le fait suivant le formulaire FOAAC-AIR-05-01 complété du formulaire FOAAC-AIR-05-17 de l'Autorité.

5.2.3.2. CATÉGORISATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ

- (a) Un certificat de navigabilité est délivré pour un aéronef dans la catégorie, le type et le modèle spécifiés dans le certificat de type par l'État de conception (voir 5.1.1.2).
- (b) Pour les aéronefs dont il n'existe pas de certificat de type, le certificat de navigabilité (CDN Spécial ou CDN restreint) précise la catégorie, le type et modèle spécifiés par le constructeur ainsi que les restrictions éventuelles de l'Autorité (voir 5.1.1.2).

5.2.3.3. DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE LA VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) La République Démocratique du Congo délivre des certificats de navigabilité individuels si l'aéronef en question est conforme à un type pour lequel un certificat de navigabilité de type a été délivré, excepté dans les cas spécifiés au 5.1.1.2(b) (CDN spéciaux et CDN restreints).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (b) Un certificat de navigabilité n'autorise un aéronef à circuler que s'il est valide et non périmé. Le certificat de navigabilité est valide s'il n'est ni suspendu ni retiré.
- (c) L'Autorité peut suspendre un certificat de navigabilité lorsque :
- (1) les conditions sur la base desquelles il a été délivré ne sont plus respectées ; ou
 - (2) l'aéronef ne répond plus aux conditions réglementaires relatives au maintien de l'aptitude au vol, à savoir :
 - (i) l'aéronef a été utilisé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité et les documents associés et n'a pas fait l'objet des vérifications appropriées ; ou
 - (ii) l'aéronef a subi une modification ou une réparation non approuvée ; ou
 - (iii) les modalités d'application de nature réglementaire d'une modification ou d'une réparation approuvée n'ont pas été observées ; ou
 - (iv) l'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux dispositions réglementaires applicables et notamment les consignes de navigabilité n'ont pas été appliquées ou les limites de durée d'utilisation des pièces ou éléments à durée d'utilisation limitée n'ont pas été respectées ; ou
 - (v) à la suite d'une opération d'entretien, l'aéronef n'a pas été approuvé pour remise en service suivant les dispositions réglementaires applicables ou
 - (vi) l'aéronef n'a pas été remis en état conformément aux dispositions réglementaires applicables à la suite d'un incident ou d'un accident ; ou
 - (3) l'expérience montre que l'aéronef présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors de la certification de type,
 - (4) ou le propriétaire ou l'exploitant ne peut fournir les documents exigibles attestant du respect du programme d'entretien ou de l'application des consignes de navigabilité ; ou
 - (5) le propriétaire ou l'exploitant ne présente pas l'aéronef à la requête de l'Autorité ; ou
 - (6) le propriétaire ou l'exploitant ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'exploitation technique exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.
- (d) A la suite d'un accident ayant provoqué la destruction de l'aéronef ou des dommages qui nécessiteront de toute évidence des solutions de réparation qui auront à être approuvées au titre de la certification (solutions de réparation sortant du cadre normal ou des réparations prévues par le constructeur), le symbole R sera apposé sur le CDN.
- (f) La suspension est effective soit par apposition du symbole "R" sur le certificat de navigabilité, soit par notification écrite au propriétaire ou à l'exploitant. La suspension cesse lorsque l'Autorité constate que l'irrégularité a cessé, qu'elle n'a pu compromettre de façon permanente la navigabilité de l'aéronef ou que les dispositions suffisantes ont été prises. La validité est rétablie soit par apposition du symbole "V" sur le certificat, soit par notification écrite au propriétaire ou à l'exploitant.
- (g) Si la navigabilité de l'aéronef est compromise de façon permanente l'Autorité retire le certificat

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

de navigabilité. Cette action peut entraîner la radiation de l'aéronef du registre d'immatriculation.

- (h) Le propriétaire peut demander la radiation de son aéronef du registre d'immatriculation quelle que soit la situation du CDN (valide, périmé, suspendu).
- (i) Le certificat de navigabilité est périmé si la date de péremption y figurant est dépassée.
- (k) Lors du renouvellement du CDN la nouvelle date de péremption correspond à l'ancienne date augmentée de la valeur du cycle retenu, sauf en cas de durée réduite.
- (l) Si le CDN est périmé la nouvelle date de péremption est égale à la date de l'examen de l'aéronef par l'Autorité augmentée de la valeur du cycle retenu.

5.2.3.4. DURÉE DE VALIDITÉ ET RENOUELEMENT

- (a) Conformément aux dispositions de l'article 21 de la loi n°10/014 du 31 Décembre 2010 sur l'aviation civile en République Démocratique du Congo, un certificat de navigabilité est effectif comme suit, à moins d'être suspendu ou retiré ou d'une date d'expiration spéciale établie par l'Autorité :
 - (1) la validité du certificat de navigabilité affecté au transport aérien public est de six (06) mois ;
 - (2) la validité du certificat de navigabilité spéciale ne doit pas dépasser trois (3) mois ;
 - (3) la validité du certificat de navigabilité affecté au Transport aérien privé et au travail aérien est de douze (12) mois.
- (b) Tout propriétaire d'un aéronef immatriculé en République Démocratique du Congo ou son représentant peut solliciter le certificat de navigabilité pour cet aéronef.
- (c) Chaque postulant à une demande de renouvellement certificat de navigabilité le fait suivant le formulaire FOAAC-AIR-05-03 complété du formulaire FOAAC-AIR-05-18 de l'Autorité.
- (d) Pour le renouvellement du certificat de navigabilité, tout aéronef doit être présenté, muni de ses documents de bord, aux services compétents. Cette présentation donne à l'Autorité l'opportunité de vérifier les documents permettant de constater le maintien de l'aptitude au vol et de faire d'éventuels sondages techniques sur l'aéronef. Cette présentation peut donc comporter le démontage et la mise à nu de tout ou partie de l'aéronef et l'Autorité peut exiger, dans tous les cas où il y a compatibilité entre le cycle de renouvellement et le cycle d'entretien, qu'il y ait concordance entre ces présentations et certaines visites d'inspection.
- (e) Toutefois, lorsque les services compétents ont une connaissance suffisante de l'aéronef et de son état de navigabilité, l'Autorité peut dispenser de la présentation de l'aéronef aux services compétents ; les documents de bord doivent néanmoins être présentés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (f) Si l'aéronef et ses documents de bord ont été présentés dans le mois précédant la date de péremption du certificat de navigabilité, et si aucune cause justifiant la suspension ou le retrait n'a été constatée, le certificat de navigabilité est renouvelé pour une durée correspondant à la période retenue pour les présentations, à compter de la date de péremption.
- (g) Si la présentation est effectuée en dehors de la période indiquée au paragraphe précédent, la validité du certificat est reconduite pour une durée équivalente à compter de la date de présentation.

5.2.3.5. RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AÉRONEF- LIMITE D'EMPLOI


- (a) Chaque aéronef doit être doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité, conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

5.2.3.6 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Si un aéronef n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité, cet aéronef ne peut être utilisé que lorsqu'il a été remis en état de navigabilité.

5.2.3.7 CAS D'UN AÉRONEF ENDOMMAGÉ

- (a) Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'État d'Immatriculation doit juger si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.
- (b) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État contractant autre que l'État d'Immatriculation, les autorités de cet État ont le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'État d'Immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au paragraphe (a).
- (c) Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il doit interdire à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'État d'immatriculation peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'État d'immatriculation doit tenir compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du paragraphe (b), a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Cet État contractant autorisera ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.
- (d) Si l'État d'Immatriculation considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef est autorisé à reprendre son vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.2.3.8 MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Le certificat de navigabilité donne les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il est conforme dans l'ensemble (voir Figure 1 en appendice).
- (b) Les certificats de navigabilité sont établis en langue française avec une traduction en anglais.


5.2.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.2.4.1. DOMAINE D'APPLICATION

Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs.

5.2.4.2. RESPONSABILITÉS DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO EN CE QUI CONCERNE LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) **En tant qu'État d'immatriculation**, la république Démocratique du Congo :
 - (1) Lorsqu'il immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de la section 5.2.3.3 du présent Règlement, avise l'État de conception qu'il a immatriculé l'aéronef en question et demande que lui soient communiqués tous les renseignements nécessaires au maintien de la navigabilité dudit aéronef ;
 - (2) vérifie le maintien de la navigabilité d'un aéronef en fonction du règlement applicable de navigabilité en vigueur pour cet aéronef ;
 - (3) adopte des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef :
 - (i) demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ;
 - (ii) soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance des règlements applicables ;
 - (4) adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il reçoit de l'État de conception ;
 - (6) veille à communiquer à l'État de conception tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a produits en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question ;
 - (7) dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, fait en sorte qu'il existe un système permettant de transmettre à l'organisme responsable

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016


de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification, la République Démocratique du Congo fait en sorte qu'il existe un système permettant de transmettre ces renseignements à l'organisme responsable de la conception de la modification.

(c) Maintien de navigabilité des aéronefs lourds

En ce qui concerne les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, la République Démocratique du Congo détermine le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants, les organismes responsables de la conception de type et les organismes de maintenance doivent communiquer à ses autorités de navigabilité. Des procédures de communication de ces renseignements sont aussi établies.

5.2.4.3. RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE/ LOCATAIRE

- (a) Pour l'entretien d'un aéronef, il convient de bien distinguer, d'une part, la gestion du maintien de la navigabilité et d'autre part, la réalisation des travaux sur l'aéronef et ses équipements. La gestion du maintien de la navigabilité est en particulier constituée de toutes les actions nécessaires à la gestion des travaux d'entretien à réaliser sur l'aéronef et ses équipements.
- (b) Tous les avions et hélicoptères, qu'ils soient exploités par une compagnie aérienne ou par un exploitant privé, doivent être continuellement entretenus suivant un programme approuvé et par des organismes d'entretien agréés par l'Autorité pour les opérations d'entretien.
- (c) Par ailleurs la gestion du maintien de la navigabilité doit aussi être effectuée par un organisme agréé à cet effet, un même organisme pouvant détenir les deux agréments.
- (d) L'Autorité peut, dans des conditions définies, agréer ou valider un atelier d'entretien ou un organisme chargé de la gestion de la navigabilité, agréé par une autre Autorité.
- (e) Le propriétaire d'un aéronef est responsable du maintien de l'aptitude au vol de son aéronef. En cas de location, la responsabilité du propriétaire et celle du locataire exploitant doivent être clairement définies ; c'est ainsi que le locataire exploitant devient responsable du maintien de l'aptitude au vol de l'aéronef dès lors que son nom est inscrit au Certificat d'Immatriculation de l'aéronef.
- (f) Le concept d'aptitude au vol est précisé à la section 5.2.3.4 du présent règlement ; l'entretien comprend la réalisation, par des personnes habilitées de l'organisme agréé, des opérations suivantes :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (1) l'application du programme d'entretien approuvé par l'Autorité ;
- (2) la correction des défauts ;
- (3) l'exécution des modifications et des réparations ; et
- (4) l'application des consignes de navigabilité ;
- (5) la tenue à jour du kardex.

Les vérifications de pré vol normalement effectuées avant le vol par le pilote ne sont pas considérées comme des opérations d'entretien, mais la visite journalière est une opération d'entretien qui doit donc, à ce titre, être effectuée par un organisme de maintenance agréé.

- (g) Le propriétaire ou locataire doit :
- (1) signaler à l'Autorité la dénonciation de la déclaration d'entretien par l'un ou l'autre partie des signataires ;
 - (2) certifier conforme les informations contenues dans les formulaires relatifs à la demande du renouvellement du CDN;
 - (3) avoir pris connaissance des règlements pertinents relatifs aux CDN, à la navigabilité et à la licence de station d'aéronef (licence radio) ainsi que de la documentation associée ;
 - (4) avoir pris connaissance du programme d'entretien ;
 - (5) signaler à l'organisme de maintenance tous travaux effectués en dehors de l'organisme de maintenance par nécessité ;
 - (6) signaler sur le carnet de route tous défauts rencontrés en exploitation ;
 - (7) signaler à l'organisme de maintenance, au gestionnaire du maintien de la navigabilité et à l'Autorité la vente de l'aéronef ;
 - (8) notifier sous 3 jours à l'Autorité, à l'organisme de maintenance et au gestionnaire de la navigabilité tout incident ou accident conformément à la réglementation en vigueur.

5.2.4.4. RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT/ORGANISME CHARGÉ DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

L'exploitant/organisme chargé de la gestion de la navigabilité doit :

- (a) respecter les conditions de maintien de l'aptitude au vol et du maintien de la navigabilité ;
- (b) veiller à ce que l'organisme de maintenance soit bien agréé pour les tâches d'entretien qu'il réalise et qu'il applique bien le programme d'entretien approuvé par l'Autorité ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (c) faire effectuer les opérations d'entretien programmées et issues de ce programme d'entretien par un organisme de maintenance agréé, lui faire appliquer les CN (Consignes de Navigabilité) et lui faire corriger les défauts découverts ou signalés ;
- (d) réaliser la gestion des visites programmées, des éléments à potentiel, des éléments à vie limite, des CN, et informer le propriétaire des échéances ;
- (e) veiller à la bonne tenue des documents de l'aéronef ;
- (f) présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé aux échéances prévues dans le programme d'entretien approuvé ;
- (g) présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé sur demande expresse de celui-ci ;
- (h) veiller à ce que l'organisme de maintenance agréé enregistre sur les documents appropriés les travaux effectués ;
- (i) veiller à ce que l'organisme de maintenance agréé constitue et archive les dossiers de travaux ;
- (j) veiller à ce que l'atelier soit effectivement agréé pour le type de tâches de maintenance et le type d'aéronef correspondant ; sinon elles doivent être sous traitées à des ateliers agréés ;
- (k) veiller à ce que toutes les modifications et/ou réparations appliquées sur l'aéronef aient fait l'objet d'une approbation par l'Autorité ;
- (l) signaler à l'Autorité tout refus du propriétaire de présenter l'aéronef à une échéance ;
- (m) signaler à l'Autorité toute modification des conditions d'entretien ;
- (n) procéder à la présentation de l'aéronef en vue du renouvellement du CDN ;
- (o) informer le propriétaire et l'Autorité de tout incident survenu ou rencontré sur l'aéronef en cours de visite d'entretien que l'organisme de maintenance agréé aura mentionnée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

RACD 05 – Partie 1

NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

PART II: EXIGENCES ADDITIONNELLES

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.3 AUTORISATION DE VOL SPÉCIAL

5.3.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) L'Autorité peut délivrer une autorisation de vol spécial à un aéronef qui ne remplit pas les conditions requises pour la délivrance d'un certificat de navigabilité.
- (b) L'Autorisation de vol spécial est délivré à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux normes applicables de navigabilité, dans le but de :
 - (1) faire un vol vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;
 - (2) effectuer les essais après maintenance ;
 - (3) livrer ou exporter l'aéronef ;
 - (4) éloigner l'aéronef des zones de danger ;
 - (5) exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au-dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié ; L'emport du poids supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.

5.3.1.2 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

- (a) La demande d'une autorisation de vol spécial se fait suivant le formulaire FOAAC-AIR-05-08.
- (b) Pour l'obtention d'une autorisation de vol spécial, l'Autorité exige une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par un organisme de maintenance agréé conformément au RACD 05 - partie 3, stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.

5.3.1.3. LIMITES D'UTILISATION

- (a) Une copie de l'autorisation doit être disponible dans l'aéronef lorsque celui-ci vole conformément à cette autorisation.
- (b) Aucune personne ou aucun bien ne peut être transporté à bord contre rémunération.
- (c) Aucune personne ne peut être transportée à bord, à moins qu'elle ne soit indispensable à la conduite du vol et n'ait été avisée de la teneur de l'autorisation et de l'état de navigabilité de l'aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (d) Les personnes pilotant l'aéronef doivent toutes avoir des licences en cours de validité et délivrées ou validées par l'Autorité.
- (e) Si le vol implique des opérations au-dessus d'Etats autres que la République Démocratique du Congo, l'exploitant doit obtenir les autorisations des Autorités de ces Etats avant d'accomplir le vol.
- (f) Tous les vols doivent se conformer au(x) règlement(s) applicable(s) dans les Etats dont les territoires doivent être survolés ou utilisés pour atterrissage.
- (g) Tous les vols doivent éviter les zones de forte densité de circulation ou de population dans lesquelles ils pourraient mettre en danger des personnes ou des biens,
- (h) Tous les vols doivent être accomplis dans les limites prescrites par le Manuel de vol accompagné de ses suppléments relatifs à l'autorisation spéciale,

5.3.1.4. DURÉE DE VALIDITÉ

- (a) L'autorisation de vol spécial est valide pour la date et la durée mentionnée sur le document délivré mais ne dépasse guère 7 jours ;

5.3.1.5. MODÈLE D'AUTORISATION DE VOL SPÉCIAL

- (a) L'autorisation de vol spécial donne les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il est conforme dans l'ensemble (voir Figure 2 en appendice).
- (b) Les autorisations de vols spéciaux sont établies en langue française avec une traduction en anglais.

5.3.1.6. AUTORISATIONS DÉLIVRÉS PAR LES AUTRES ETATS CONTRACTANTS

- (a) L'Autorité accepte une autorisation de vol spécial délivrée par une Autorité étrangère lorsque les conditions qui ont permis sa délivrance sont équivalentes ou supérieures aux exigences du présent règlement, notamment le 5.3.1.2 (b) ainsi que tous les paragraphes de la section 5.3.1.3.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ POUR EXPORTATION

5.4.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du présent chapitre s'appliquent uniquement aux produits de classe I pour lesquels l'Autorité délivre un Certificat de Navigabilité aux fins d'exportation.
- (b) L'Autorité ne délivre pas de Certificat de Navigabilité aux fins d'exportation pour les produits aéronautiques de Classe II et de Classe III.

5.4.1.2 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le CDN export n'est pas un document réglementairement obligatoire dans tous les pays et il pourra exister des cas d'exportations d'aéronefs usagés de la République Démocratique du Congo pour lesquels il ne sera pas demandé. L'attention des exportateurs est cependant attirée sur les inconvénients que présente l'absence de CDN export à un moment de la vie d'un aéronef, susceptible d'être ultérieurement réexporté dans un pays qui exige un tel document et qui s'attachera à retracer scrupuleusement l'historique de l'aéronef concerné au plan technique.
- (b) L'exportateur d'un aéronef immatriculé en République Démocratique du Congo doit obtenir une approbation de navigabilité aux fins d'exportation délivrée par l'Autorité.
- (c) Certains États ont établi des spécifications ou conditions particulière auxquelles l'aéronef doit être conforme pour que le certificat de navigabilité pour exportation émis par l'Autorité puisse être valide. Les renseignements relatifs à ces spécifications ou conditions spéciales ne sont pas toujours faciles à obtenir. Il est donc important que l'exportateur obtienne de l'Autorité de l'État importateur les renseignements nécessaires sur toutes les spécifications ou conditions spéciales.

5.4.1.3 DEMANDE D'APPROBATION DE NAVIGABILITÉ AUX FIN D'EXPORTATION

- (a) Une demande distincte d'approbation de navigabilité aux fins d'exportation doit être présentée pour chaque aéronef, produit aéronautique de classe I, au moyen des formulaires FOAAC-AIR-05-42 et FOAAC-AIR-05-48.
- (b) Le postulant doit fournir à cet effet, si applicable, les informations suivantes :
 - (1) l'indication à savoir si le produit est neuf, nouvellement révisé ou usagé ;
 - (2) la conformité au certificat de type ;
 - (3) une fiche de pesée de moins de 12 mois après toute réparation ou modification majeure du produit ;
 - (4) la preuve de la conformité aux consignes de navigabilité applicable et le cas échéant une notification acceptable par l'Autorité de la non-conformité à certaines consignes de navigabilité;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (5) L'historique du produit tel que comptes rendus matériels de l'aéronef et des moteurs, les fiches de réparation et de modification, etc.
- (6) une description générale de toutes les installations temporaires sur l'avion pour les besoins de convoyage ainsi qu'un engagement de désinstallation et de restauration de l'aéronef dans les conditions approuvées après le vol de convoyage ;
- (7) une attestation ou une promesse d'acceptation du produit par l'acquéreur étranger ;
- (8) les conditions spéciales du pays importateur du produit.

5.4.1.4 MODÈLE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ POUR EXPORTATION

- (a) Le CDN export n'est pas un titre de navigabilité. Il n'autorise donc pas l'utilisation d'un aéronef. Ce certificat est un document attestant à un moment donné de la situation technique d'un aéronef vis-à-vis de sa définition et de son état de navigabilité et indiquant si par rapport à une situation normale il existe ou non des réserves.
- (b) Le CDN Export donne les renseignements indiqués dans le modèle figuré à l'appendice 3, auquel il est conforme dans l'ensemble.
- (c) Les CDN Export sont établies en langue française avec une traduction en anglais.

5.4.1.5 RESPONSABILITÉ DE L'EXPORTATEUR

- (a) Tout exportateur qui obtient une approbation de navigabilité aux fins d'exportation doit prendre les mesures ci-après :
 - (1) déposer ou faire déposer toute installation temporaire incorporée à un aéronef aux fins de la livraison à l'exportation et rétablir la configuration approuvée de l'aéronef à la fin du vol de livraison ;
 - (2) lorsque le titre de propriété d'un aéronef est transféré ou a été transféré à un acheteur étranger :
 - (i) demander l'annulation de l'immatriculation et du certificat de navigabilité en vigueur, en indiquant la date de transfert du titre de propriété ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire étranger ;
 - (ii) renvoyer à l'Autorité, le Certificat d'Immatriculation et le Certificat de Navigabilité ;
 - (iii) présenter une déclaration attestant que les marques d'immatriculation et d'identification nationales de l'aéronef ont été détruites ;
 - (iv) présenter la preuve de l'enlèvement du code Mode S configuré sur le(s) transpondeur(s) et du code configuré sur la balise de détresse ELT.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.5 LIGNES DIRECTRICES POUR L'AUTHENTIFICATION ET L'ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES PIÈCES D'AÉRONEFS

5.5.1 DÉCLARATION DES PIÈCES NON APPROUVÉES

5.5.1.1 OBJECTIF

- (a) Le présent sous-chapitre vise à préciser les obligations en matière de comptes rendus des pièces non approuvées.

5.5.1.2 DÉFINITIONS

(a) Pièces approuvées

- (1) Une pièce approuvée est une pièce qui est conforme aux données de conception qui lui sont applicables et qui a été fabriquée puis entretenue conformément aux exigences de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation, selon le cas.
- (2) Les pièces approuvées conformément au point (1) répondent aux conditions pour être installées sur un aéronef particulier si - et uniquement si - elles respectent aussi les données de conception approuvées applicables à l'aéronef particulier sur lequel elles seront installées. Par exemple, un fauteuil conçu et approuvé pour résister à des charges vers l'avant de $n = 9$ ne peut être installé sur un aéronef dont les fauteuils doivent faire l'objet d'un essai dynamique de résistance à $n = 16$.
- (3) Les pièces standard telles que les fixations sont considérées comme étant approuvées quand elles sont conformes à une norme nationale ou industrielle acceptée et quand elles sont indiquées dans la conception de type de l'aéronef particulier.

(b) Pièces non approuvées

- (1) Toute pièce qui ne satisfait pas aux conditions citées au paragraphe (a) est considérée comme pièce non approuvée.
- (2) Toute pièce qui n'est pas supportée par la documentation appropriée est considérée comme pièce non approuvée.
- (3) Sont aussi considérées comme pièce non approuvées :
 - (i) les pièces fournies directement à l'utilisateur par un sous- traitant non autorisé à les lui fournir ;
 - (ii) les pièces entretenues ou dont la remise en service est approuvée par une personne ou un organisme non agréé à cet effet ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016


- (iii) les pièces non entretenues conformément aux dispositions des données approuvées applicables ;
- (iv) les pièces qui ont atteint leur potentiel, y compris, s'il y a lieu, leur durée de vie utile éventuelle.

5.5.1.3 CONTENU DES DOCUMENTS DEVANT SOUTENIR L'ACCEPTABILITÉ D'UNE PIÈCE

- (a) Un processus de documentation qui fournit les preuves écrites de l'acceptation d'une pièce est l'élément essentiel de tout système mis en place pour s'assurer que seules les pièces approuvées sont installées sur l'aéronef. Un tel processus est fait pour fournir toutes les informations concernant la pièce en question et suffisantes pour permettre à tout potentiel installateur d'attester de son statut.
- (b) Les documents doivent contenir entre autres les informations suivantes :
 - (1) l'autorité sous laquelle le document est émis ;
 - (2) les références d'identification aux fins de traçabilité ;
 - (3) nom, adresse et référence d'approbation de l'organisation d'émission du document ;
 - (4) demande d'exécution de travaux, contrat ou numéro de facture ;
 - (5) quantité, description, numéro de la pièce et numéro de série (si applicable) ;
 - (6) informations concernant la limitation de vie, y compris l'historique de la pièce ;
 - (7) la signature et la référence d'approbation de la personne d'émission du document ;
 - (8) le statut de la pièce (neuve ou usagée).

5.5.1.4 PRÉCAUTIONS POUR ÉVITER L'ACCEPTATION PAR INADVERTANCE DE PIÈCES NON APPROUVÉES


- (a) Une preuve documentaire de conformité avec un processus approuvé n'apporte pas une garantie contre l'installation de pièce non approuvée, s'il peut être reconnu que le fournisseur de la pièce a fourni des informations fausses.
- (b) Le moyen de défense primaire est un système de commande et de réception solide, bien informé et alerte qui, par des vérifications et comptes rendus, permet de faire confiance aux fournisseurs et qui :
 - (1) assure une corrélation constante entre les pièces commandées et les pièces reçues ;
 - (2) fait preuve de vigilance à l'égard de toute modification non autorisée des pièces justificatives et de l'impossibilité pour le fournisseur de fournir la documentation requise ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (3) permet de s'apercevoir qu'un prix indiqué pour la pièce est nettement inférieur à celui qui est demandé par d'autres fournisseurs ;
 - (4) permet de s'apercevoir que les délais de livraison sont nettement plus brefs que ceux qui sont indiqués par d'autres fournisseurs ;
 - (5) connaît les méthodes d'emballage des pièces utilisées par des fabricants, organismes de maintenance et distributeurs agréés et peut constater les écarts par rapport à ces méthodes.
- (c) Les organismes d'entretien approuvés et les exploitants doivent s'assurer que tous leurs personnels qui ont des contacts de routine avec les pièces, spécialement les acheteurs, les personnels des magasins de stockage, les mécaniciens et personnels certifiés sont entièrement au courant des dangers causés par les pièces non approuvées et leurs probables sources. D'amples avertissements doivent être donnés à de tels personnels sur l'accès aux données des pièces non approuvées. Les organismes d'entretien approuvés et les exploitants doivent aussi s'assurer que leurs fournisseurs de pièces sont complètement intégrés dans le réseau de rapport et des audits sont organisés périodiquement pour s'assurer que tout le monde reste vigilant.

5.5.1.5 SYSTÈME DE COMPTE RENDU DE PIÈCES NON APPROUVÉES

- (a) L'utilisateur final d'une pièce doit mettre en œuvre un système pour rapporter aux détenteurs de certificats de type et aux autorités de régulation la détection de pièces non approuvées afin que les exploitants d'équipements similaires soient au courant le plus tôt possible.
- (b) L'accès au système de compte rendu doit être facile et valable dans un temps raisonnable. Ceci implique que la publicité sur le système de compte rendu doit être très répandue.
- (c) En vue de l'obtention autant que possible d'informations sur un compte rendu de pièce suspectée non approuvée, il est nécessaire d'avoir un format standardisé. Le format doit inclure les informations ci-après :
 - (1) origine et expéditeur de la pièce ;
 - (2) description de la pièce ;
 - (3) numéro de la pièce ;
 - (4) numéro de série de la pièce (si applicable) ;
 - (5) couleurs particulières ;
 - (6) marque de la pièce ;
 - (7) dimensions de la pièce ;
 - (8) point de différence avec la pièce authentique ;
 - (9) nature de tout document l'accompagnant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (d) A tout instant, une pièce jugée suspecte l'accompagnant doit être immédiatement mise en quarantaine avec la documentation qui l'accompagne et y rester jusqu'à ce que le corps responsable du processus de compte rendu soit satisfait des preuves établies ou que l'authenticité de la pièce soit établie.
- (e) Des comptes rendus de pièces suspectées non approuvées peuvent se révéler faux dès que l'information devient valable dans la documentation de support. Un bon système de compte rendu doit accepter une telle fausse alerte et l'énergie gaspillée et reconnaître que les décourager pourrait conduire éventuellement à la suppression des comptes rendus avérés.
- (f) Il est recommandé une relativement simple base de données pour enregistrer les données et en permettre une facile gestion des comptes rendus de pièces suspectées non approuvées. La base de données doit avoir un code d'identification des comptes rendus.

5.5.2 LIGNES DIRECTRICES SUR LE BON USAGE DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF REFORMÉ

5.5.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les lignes directrices sur le bon usage des pièces démontées d'un aéronef reformé, visent à instruire l'exploitant sur les précautions et méthodes dont il doit faire preuve dans les opérations de cannibalisation.
- (b) La cannibalisation est une opération consistant à prélever des pièces d'un aéronef réformé

5.5.2.2 CONDITIONS DE CANNIBALISATION

- (a) Il est accepté que des pièces de rechange soient démontées d'aéronefs reformés ;
- (b) Les pièces démontées d'aéronef reformé bien qu'elles soient utilisables au moment où l'aéronef a été mis sous hangar, peuvent s'être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, particulièrement des facteurs environnementaux, ou de la durée de l'entreposage.

5.5.2.3 PRÉCAUTIONS DE DÉMONTAGE

- (a) Le démontage de la pièce doit être planifié et contrôlé d'une manière aussi voisine que possible de celle qui est utilisée dans les tâches de maintenance ordinaire ou de petit service des aéronefs.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce qui suit :
 - (i) le démontage de la pièce doit être conforme aux données de maintenance normales contenues dans les manuels de maintenance ;
 - (ii) le démontage de la pièce doit se faire au moyen d'outils spécifiques ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (iii) des moyens satisfaisants d'accès à la pièce doivent être disponibles ;
- (iv) si le démontage est effectué en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;
- (v) tous les travaux doivent être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;
- (vi) toutes les connexions ouvertes de la pièce démontée doivent être obturées ;
- (vii) une zone de mise sous séquestre, protégée et fermée, doit être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail pour recevoir la pièce démontée.

5.5.2.4 ÉVALUATION DE LA PIÈCE APRÈS DÉMONTAGE

- (a) Une évaluation de la pièce doit être faite après démontage par un organisme dûment agréé.
- (b) L'évaluation de la pièce se fait en fonction de facteurs énumérés à la section 5.5.3.2 et peuvent aller d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

5.5.2.5 REMISE EN SERVICE DE LA PIÈCE DEMONTÉE

- (a) La remise en service de la pièce ne peut être prononcée que par un organisme dûment agréé.
- (b) En cas de la décision de non remise en service de la pièce démontée, elle devrait porter une marque permanente indiquant qu'elle n'est plus utilisable à des fins aéronautiques légitimes.

5.5.3 LIGNES DIRECTRICES SUR LE BON USAGE DES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

5.5.3.1 OBJECTIF

- (a) Les lignes directrices sur les pièces récupérées d'aéronefs accidentés visent à instruire les exploitants sur les précautions à prendre pour l'utilisation de ces pièces.

5.5.3.2 CONDITIONS DE REMISE EN SERVICE DES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

- (a) Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties (les assureurs) ou bien l'aéronef complet ou ses éléments peuvent être mis en vente « sur place et en l'état ».
- (b) Certains éléments de l'aéronef peuvent être indemnes à la suite de l'accident ou de l'incident qui a détruit l'aéronef, mais cela doit être clairement confirmé par un organisme agréé. En l'absence d'une telle confirmation l'élément ne peut être remis en service.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.5.3.3 RÉVISION ET REINSTALLATION DES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

- (a) Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties (les assureurs) ou bien l'aéronef complet ou ses éléments peuvent être mis en vente « sur place et en l'état ».
- (b) Avant que leur révision et leur réinstallation ne puissent être envisagées, toutes les pièces doivent faire l'objet d'une évaluation et d'une inspection compétentes à la lumière d'une connaissance suffisante des circonstances qui ont entouré l'accident, l'entreposage et les conditions de transport, et sur la base des antécédents opérationnels de l'aéronef obtenus dans les dossiers de navigabilité valides. Cette évaluation doit être confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.
- (c) En particulier, si la force d'impact est suffisante pour que la charge d'épreuve de l'élément soit dépassée, les contraintes résiduelles peuvent réduire sa résistance effective ou porter atteinte de toute autre manière à ses fonctions. Les charges plus élevées peuvent bien entendues fissurer l'élément, ce qui est encore plus dangereux. De plus, une réduction de résistance, peut être provoquée par un changement des caractéristiques de son matériau à la suite de la surchauffe causée par un incendie. Il est donc obligatoire d'établir que la pièce n'est pas fissurée, déformée ou surchauffée. Le degré de déformation peut être difficile à évaluer si les dimensions originales ne sont pas connues avec précision, auquel cas la pièce doit être rejetée.

Tout signe de surchauffe nécessiterait une enquête en laboratoire pour déterminer les modifications importantes des propriétés du matériau.

5.5.4 LIGNES DIRECTRICES SUR L'ENLÈVEMENT DES PIÈCES MISES À LA CASSE

5.5.4.1 OBJECTIF

- (a) Les lignes directrices sur l'enlèvement des pièces et matériaux d'aéronefs mis à la casse visent à mettre en garde les personnes responsables de l'enlèvement de la possibilité qu'ils soient indûment vendus ultérieurement comme utilisables.

5.5.4.2 OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT

- (a) Les personnes responsables des exploitants doivent faire preuve de circonspection pour veiller à ce que les éléments et matériaux décrits ci-après soient enlevés d'une manière contrôlée qui empêche leur remise en service :
 - (1) pièces comportant des défauts non réparables, qu'ils soient ou non visibles à l'œil nu ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (2) pièces dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendues conformes aux spécifications applicables ;
- (3) pièces et matériaux dont un traitement ou une réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'ils puissent être certifiés par un système approuvé ;
- (4) pièces ayant fait l'objet de modification ou d'une réfection inacceptables et irréversibles ;
- (5) pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel, ou dont les états manquent ou sont incomplets ;
- (6) pièces dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à des contraintes ou à une chaleur extrême ;
- (7) élément structurel principal démonté d'un aéronef à un cycle très élevé qui ne peut être rendu conforme en respectant les spécifications obligatoires applicables aux aéronefs vieillissants.

5.5.4.3 STOCKAGE DES PIÈCES


- (a) Les pièces mises en casse doivent être toujours séparées des pièces utilisables.

5.5.4.4 PRÉCAUTIONS D'ENLÈVEMENTS

- (a) Lorsque les pièces mises à la casse sont définitivement enlevées, elles doivent être mutilées ou être signalées clairement par une marque permanente.
- (b) Le marquage permanent de la pièce doit se faire d'une manière telle que ces pièces ne puissent plus servir à leur utilisation initiale prévue et qu'elles ne puissent être usinées ou camouflées pour donner l'impression qu'elles sont utilisables.
- (c) Quand les pièces rejetées seront réutilisées à des fins non aéronautiques légitimes, telles que, aides de formation et d'éducation, de recherche et de mise au point ou dans des applications non aéronautiques, il n'est pas approprié de les mutiler. Dans ce cas elles doivent :
 - (1) porter une marque permanente indiquant qu'elles ne sont plus utilisables ;
 - (2) ou, leur numéro ou les indications de leur plaque d'identification peuvent être effacées ;
 - (3) ou un état des pièces enlevées peut être tenu.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.6 EXIGENCES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET A L'ENTRETIEN DES AÉRONEFS DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION EDTO

5.6.1.1 OBJECTIF


- (a) Le présent chapitre a pour objet de préciser les principales exigences devant être prises en compte sur le plan de la gestion du maintien de la navigabilité et l'entretien dans le cadre de l'exploitation d'un avion en condition EDTO (**Extended Diversion Time Operations**).

5.6.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre est applicable à toutes les compagnies de transport aérien commercial qui exploitent ou souhaitent exploiter des avions multi moteurs en EDTO conformément au règlement RACD 08 qui définit de manière détaillée les exigences supplémentaires en terme :
- (1) de certification ;
 - (2) de suivi de navigabilité EDTO ;
 - (3) d'opérations.
- (b) Il existe trois différents stades de temps maximal d'éloignement pour la délivrance d'une autorisation EDTO :
- (1) au-delà de 60 minutes et jusqu'à 90 minutes incluses ;
 - (2) au-delà de 90 minutes et jusqu'à 120 minutes incluses ;
 - (3) au-delà de 120 minutes et jusqu'à 180 minutes incluses.
- (c) Toutefois, en fonction des contraintes liées à la zone d'exploitation, une augmentation maximale de 15 % peut être accordée au temps d'éloignement du deuxième stade (faisant ainsi 138 minutes).

5.6.1.3 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification suivante :
- (1) **Groupe auxiliaire de puissance (Auxiliary Power Unit / APU)** : Moteur à turbine destiné à être utilisé comme source de puissance pour les moteurs électriques, pompes hydrauliques, et les autres équipements ou accessoires de l'avion et/ou de fournir de l'air comprimé aux systèmes pneumatiques de l'avion.
 - (2) **EDTO Configuration, Maintenance et Procédures (CMP)** : Ce sont les exigences en matière de configuration minimale d'un aéronef particulier, incluant les inspections spéciales, les équipements à vie limite, les contraintes spécifiques de la liste minimale d'équipements associée du constructeur (Master Minimum Equipment List : MMEL), et

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

les procédures d'entretien, jugées nécessaires par l'Autorité afin de garantir la capacité de la combinaison cellule/moteur pour un temps de déroutement maximal donné en EDTO.

Le détenteur du Certificat de type peut être amené à réviser le document CMP pour maintenir le niveau de sécurité désiré. Toutes ces modifications doivent être prises en compte par l'exploitant qui doit faire évoluer tous les documents appropriés en conséquence, certaines de ces modifications pouvant exiger des actions urgentes avant tout nouveau vol EDTO.

- (3) **Moteur** : Ensemble propulsif de base tel que livré par le détenteur du certificat de navigabilité de type du moteur.
- (4) **Exploitation EDTO** : Dans ce document, l'exploitation EDTO est constituée par l'ensemble des vols sur des routes contenant un point éloigné de plus de soixante minutes de vol monomoteur d'un aérodrome adéquat.
- (5) **Arrêt moteur en vol (IFSD : In Flight Shut-Down)** : C'est lorsqu'un moteur cesse de fonctionner correctement en vol et est arrêté, que cela soit auto-déclenché, du fait de l'équipage ou suite à toute influence extérieure.
- (6) **Systèmes EDTO significatifs** : Systèmes dont la défaillance ou la dégradation pourrait compromettre la sécurité d'un vol EDTO ou dont la continuité du fonctionnement est indispensable pour la sécurité du vol et l'atterrissage d'un avion lors d'un déroutement EDTO. Des tels systèmes peuvent inclure (liste non exhaustive) ce qui suit :
 - (i) systèmes électriques, incluant la batterie ;
 - (ii) systèmes hydrauliques ;
 - (iii) systèmes pneumatiques ;
 - (iv) instruments de vol ;
 - (v) commandes de vol ;
 - (vi) systèmes de protection contre le givrage ;
 - (vii) démarrage et allumage des moteurs ;
 - (viii) Instruments du système de propulsion ;
 - (ix) systèmes de navigation et communication ;
 - (x) propulsion ;
 - (xi) unités de puissance auxiliaire ;
 - (xii) conditionnement d'air et pressurisation ;
 - (xiii) suppression d'incendie dans le cargo ;
 - (xiv) protection d'incendie moteur
 - (xv) équipements de secours ; et
 - (xvi) tout autre équipement exigé pour l'exploitation EDTO.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016


5.6.1.4 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les autorisations sont délivrées aux exploitants congolais pour exploiter en EDTO par l'Autorité ; Dans ce cadre, les instructions liées à la capacité EDTO des exploitants en terme de gestion de maintien de navigabilité et d'entretien sont réalisées à la demande de l'Autorité.
- (b) Une autorisation EDTO est délivrée à un exploitant donné pour un couple avion/moteur donné et pour une exploitation EDTO donnée.
- (c) Les parties essentielles d'une autorisation ETOPS sont les suivantes :
- (1) **Certification du couple avion/moteur pour des missions EDTO.** Pour qu'un avion puisse être exploité en EDTO, une évaluation doit être effectuée au préalable afin de s'assurer que la conception est adaptée pour des opérations EDTO. Les agences de certification du type de l'aéronef (ex : EASA, FAA, etc..) sont en charge de ces évaluations. La validation de cette capacité est introduite dans le manuel de vol (AFM), la fiche de navigabilité /TCDS de l'avion et du moteur en question. Le document CMP est défini à cette étape.
 - (2) **Validation de l'expérience en service sur la flotte mondiale.** En complément et dans le cadre de la certification du couple avion/moteur, il doit être démontré que le moteur et les systèmes avions ont un niveau de fiabilité acceptable pour l'exploitation EDTO selon les critères réglementaires en vigueur calculés et ce, sur la flotte mondiale.
 - (3) **Autorisation EDTO délivrée à l'exploitant.** Les deux points ci-dessus sont des prérequis pour l'autorisation **EDTO** délivrée par l'Autorité qui couvre les aspects opérationnels (ex : préparation des vols, gestion du carburant, formation des équipages, procédures opérationnelles) et les aspects de gestion du maintien de navigabilité et de l'entretien.
- (d) Sur les aspects de gestion de navigabilité et de l'entretien, l'exploitant doit avant tout être agréé suivant le RACD 05.3 relatif aux OMA, démontrer que son couple avion/moteur est en conformité avec le document CMP, garantir d'un niveau de fiabilité et démontrer une expérience adaptée suffisante.
- (e) L'exploitant doit en complément mettre en place des procédures adaptées à l'EDTO et appliquer des tâches d'entretien spécifiques EDTO et avoir des systèmes de suivi adaptés. Ces éléments sont décrits dans la section 5.6.1.5.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.6.1.5 EXIGENCES EDTO LIÉES À LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET DE L'ENTRETIEN

- (a) Bien qu'évident, la fiabilité du couple avion/moteur n'est pas le seul facteur qui entre en compte dans la sécurité d'une exploitation EDTO.
- (b) Des procédures spécifiques du système d'entretien liées à l'EDTO doivent traiter des pratiques, de la formation et de la qualification minimum liées à l'entretien pour une exploitation EDTO.
- (c) Cette section ne remplace pas les exigences réglementaires, ni les conditions spécifiques à chaque couple avion/moteur décrites dans le document CMP mais donne cependant les principaux éléments que l'organisme agréé pour la gestion du suivi de la navigabilité de l'opérateur doit mettre en place en général pour une exploitation EDTO.
- (d) Ce qui suit définit les concepts de base liés à l'entretien requis dans le cadre d'une exploitation EDTO :
 - (1) Programme d'entretien EDTO :
 - (i) le programme d'entretien de base de l'avion considéré doit inclure les exigences spécifiques liées à l'EDTO. Les tâches spécifiques d'inspections et/ou modifications issues des révisions du CMP doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible ;
 - (ii) toutes les tâches spécifiques EDTO doivent être identifiées dans le programme d'entretien ;
 - (iii) le programme d'entretien doit être élaboré en évitant tout risque de génération d'une même erreur suite à une tâche d'entretien sur des systèmes identiques ;
 - (iv) une visite pré vol adaptée EDTO doit être développée pour vérifier que le statut de l'avion, dont certains items critiques, est acceptable. Ce contrôle doit être effectué avant tout nouveau vol EDTO par une personne qualifiée et autorisée ;
 - (v) les tâches d'entretien spécifiques EDTO ne peuvent faire l'objet d'une procédure d'autorisation exceptionnelle, ni d'une gestion d'éventuelles tolérances déléguée à l'opérateur; dans le cas contraire, l'appareil perdrait de fait sa capacité EDTO.
 - (2) Manuel EDTO :
 - (i) l'exploitant doit développer et mettre à jour régulièrement un manuel EDTO à usage de l'ensemble du personnel impliqué dans les opérations EDTO conformément aux exigences du constructeur ;
 - (ii) le manuel EDTO n'a pas à reprendre le contenu du programme d'Entretien mais doit y faire référence. Il doit en particulier développer l'organisation, les ressources, les procédures spécifiques aux exigences EDTO et les procédures de contrôle adaptées.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (3) Programme de suivi de la consommation d'huile/analyse d'huile :
- (i) le programme de suivi de la consommation d'huile doit refléter les recommandations du constructeur et permettre une interprétation fine des variations de ces consommations. Il doit prendre en compte la quantité d'huile ajoutée avant le départ des escales EDTO avec référence à la consommation moyenne ; le suivi doit être continu ;
 - (ii) si l'analyse de l'huile est préconisée pour le moteur considéré, elle doit être ajoutée au programme ;
 - (iii) si l'APU est nécessaire au vol EDTO, il doit également être ajouté au programme de suivi de la consommation d'huile.
- (4) Suivi des performances des moteurs :
- (i) un programme de suivi des paramètres des moteurs doit décrire les paramètres à contrôler ainsi que la méthode de collecte des données et le processus permettant d'isoler des écarts et de déclencher les actions correctives associées ;
 - (ii) le programme doit s'inspirer des instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Ce suivi sera utilisé pour détecter les détériorations en amont, permettant ainsi la mise en œuvre d'actions correctives avant que la sécurité ne soit affectée. Le suivi doit garantir des marges de moteur suffisantes afin qu'une utilisation prolongée en monomoteur se fasse sans dépasser les limitations du moteur à toutes les puissances approuvées et dans l'environnement attendu ;
 - (iii) les marges définies à travers ce suivi doivent prendre en compte les divers prélèvements (exemple : dégivrage, électricité) qui peuvent être nécessaires pendant le vol monomoteur.
- (5) Suivi de fiabilité EDTO et bilan annuel :
- (i) un programme de fiabilité EDTO doit être développé ou doit compléter le programme existant ;
 - (ii) le programme EDTO doit être conçu avec pour objectif primaire d'identifier le plus tôt possible et prévenir tout problème spécifique lié à l'EDTO ;
 - (iii) le programme doit répertorier des événements et incorporer une procédure de suivi pour les événements préjudiciables à l'EDTO. Cette information doit être disponible et utilisable par l'exploitant et l'Autorité pour aider à établir que le niveau de fiabilité est satisfaisant, et pour évaluer la compétence de l'exploitant et sa capacité à continuer une exploitation EDTO en toute sécurité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

(6) Notification d'événements liés à l'EDTO :

- (i) L'Exploitant doit informer l'Autorité dans les 48 heures suivant les événements suivants :
1. arrêt moteur en vol (IFSD) ;
 2. pannes ayant motivé un déroutement ou un retour à la base ;
 3. variations de puissance intempestives ;
 4. incapacité de contrôle des moteurs, d'obtenir la puissance désirée, pompages ;
 5. défaillances sur tout système EDTO significatif.
- (ii) Le rapport associé doit identifier :
1. l'avion ;
 2. les moteurs ;
 3. temps total, cycles et heures depuis dernière visite ;
 4. pour les systèmes, les heures depuis révision générale ou de la dernière inspection de l'élément défectueux ;
 5. la phase de vol ;
 6. les actions correctives.

(7) Programme de suivi des systèmes de propulsion et rapport de suivi mensuel :

- (i) afin de permettre un niveau de sécurité satisfaisant, il est nécessaire que les avions utilisés en EDTO aient un taux d'IFSD inférieur au taux défini par le règlement technique applicable. Il est donc nécessaire que l'opérateur ait mis en place un suivi continu de la fiabilité des moteurs ;
- (ii) l'exploitant doit fournir à l'Autorité mensuellement son évaluation de la fiabilité de ses systèmes de propulsion utilisés en EDTO, de façon à s'assurer que le programme d'entretien maintient la fiabilité des moteurs au niveau nécessaire à l'EDTO ;
- (iii) l'évaluation doit inclure au minimum, les heures de vol dans la période, taux d'arrêts en vol (IFSD) et autres incidents significatifs affectant les moteurs, quelle qu'en soit la cause et le taux de dépose associé ;
- (iv) toute observation de tendances préjudiciables nécessite une évaluation immédiate par l'exploitant et une information à l'Autorité. Il peut en résulter des actions correctives ou des limitations opérationnelles.

(8) Programme de formation des personnels dédiés à l'EDTO :

- (i) la formation concerne l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité ainsi que les personnels travaillant au sein des organismes agréés suivant le règlement RACD 05- partie3 entretenant les avions affectés au transport commercial ;
- (ii) l'objectif du programme de formation est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'entretien EDTO ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (iii) il est de la responsabilité de l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité de s'assurer que les personnels des OMA sont bien formés à l'EDTO selon ses procédures approuvées.
- (9) Programme de contrôle des pièces détachées EDTO :
- (i) l'exploitant doit développer un programme de contrôle des éléments d'aéronef EDTO avec l'aide du constructeur pour assurer le maintien de la configuration EDTO des aéronefs ;
 - (ii) le programme doit permettre de garantir que tous les équipements installés sont conformes et permettent le maintien de la configuration EDTO des aéronefs concernés, y compris dans le cadre des dépannages effectués dans les escales (contrôle, ségrégation, identification spécifique...).
- (10) Programme de vérification après entretien :
- (i) l'exploitant doit développer des procédures et avoir un processus de contrôle centralisé pour éviter qu'un aéronef soit remis en service pour un vol EDTO après qu'il y ait eu un arrêt moteur ou la défaillance d'un système primaire sur le dernier vol ou dans le cas d'une détérioration de paramètres sans la réalisation des actions correctives adaptées ;
 - (ii) dans certains cas, un vol de contrôle peut être nécessaire avant le prochain vol EDTO.
- (11) Compte Rendu de Matériel EDTO :
- (i) le CRM EDTO doit comporter toutes les cases appropriées relatives à une exploitation EDTO ;
 - (ii) les cases appropriées relatives à une exploitation EDTO doivent être clairement identifiées, notamment associées aux :
 1. tolérances MEL ;
 2. travaux différés ;
 3. visites de maintenance ;
 4. signatures des approbations pour remise en service ; et
 5. consommation d'huile.
- (12) Contrats d'entretien :
- (i) il est indispensable de garantir une bonne interface entre l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité de l'exploitant EDTO et les organismes de maintenance agréés suivant le règlement RACD 05-3 contractés pour l'entretien des avions exploités en EDTO ;
 - (ii) les contrats d'entretien doivent préciser les points particuliers liés à l'EDTO applicables aux OMA concernés (ex : consommation/analyse d'huile, trend monitoring, contrôle des pièces EDTO, vérification après entretien, prévention d'erreurs, formation...).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.7 EXIGENCES RELATIVES AUX MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS D'AÉRONEFS

5.7.1 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

5.7.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :
- (1) aux aéronefs, sans distinction de type ou de masse, auxquels un certificat de type (ou un document équivalent) a été délivré ;
 - (2) à tous les éléments de l'aéronef, notamment aux moteurs, aux hélices et aux autres équipements embarqués.

5.7.1.2 GÉNÉRALITÉS

- (a) Toute conception des modifications ou des réparations doit être conforme aux normes de navigabilité applicables.
- (b) Toute modification ou réparation majeure d'un aéronef doit être effectuée en tenant compte des caractéristiques de conception approuvées ou acceptées par l'Autorité.

5.7.1.3 CONDITIONS DE CONNAISSANCE

- (a) Nul ne peut tenter d'apporter des modifications ou des réparations majeures à un aéronef, à moins d'avoir une solide connaissance des principes de conception propres à son type.
- (b) Des représentants autorisés de l'organisme concepteur du type ou des organismes agréés doivent participer à la conception des modifications ou des réparations, ou la vérifier.
- (c) Lorsque la coopération mentionnée au paragraphe (b) n'est pas possible, l'Autorité ne peut approuver la conception des modifications ou des réparations, excepté si elle a l'assurance que le postulant dispose :
 - (1) des connaissances, une expérience et des moyens complets dans les domaines techniques pertinents, qui lui auront permis d'effectuer, s'il y a lieu, des analyses en profondeur remontant jusqu' aux principes premiers ;
 - (2) des renseignements suffisants sur la conception de type de l'aéronef considéré (en cas de doute, il est suggéré de consulter le service de navigabilité de l'État de conception).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

5.7.1.4 DÉFINITIONS

(a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Modification.** Une modification est un changement de la conception de type d'un produit aéronautique, qui ne constitue pas une réparation.
- (2) **Modification Majeure.** Une modification majeure est un changement de la conception de type non prévu dans les spécifications relatives à l'aéronef, à ses moteurs ou à ses hélices qui pourrait avoir une incidence assez marquée sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurelle, les performances, le fonctionnement des moteurs, les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.
- (3) **Modification Mineure.** Modification autre qu'une modification majeure.

Le sous chapitre 5.7.2 contient des éléments indicatifs permettant de déterminer si une modification donnée est majeure ou mineure.

- (4) **Réparation.** Changement apporté à la conception d'un produit aéronautique en vue de lui rendre l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure et de faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi de base à la délivrance de son certificat de type.
 - (i) **Réparation majeure.** Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurelle, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées.
 - (ii) **Réparation mineure.** Réparation autre qu'une réparation majeure.

Le Sous-chapitre 5.7.2 contient des éléments indicatifs permettant de déterminer si une réparation donnée est majeure ou mineure.

5.7.1.5 BASE D'APPROBATION

- (a) L'approbation d'une modification ou d'une réparation majeure est fondée sur la norme de conception en vigueur à la date de la demande.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (b) Cependant, dans certaines circonstances examinées ci-après, l'Autorité peut accepter la conformité avec un amendement antérieur de la norme de conception applicable. En pareils cas, la base d'approbation minimale acceptable est celle qui est enregistrée dans la fiche de certification de type ou dans un document équivalent publié ou accepté concernant le produit aéronautique considéré.
- (c) Le postulant doit se conformer aux normes de conception applicables en vigueur à la date de sa demande, pour apporter à la conception un changement que l'Autorité juge important.
- (d) Comme exemples de modifications jugées importantes, on peut citer :
- (1) le changement à la longueur du fuselage ;
 - (2) le changement au nombre de membres de l'équipage de conduite ;
 - (3) l'installation d'une porte de chargement sur un aéronef existant ;
 - (4) le remplacement de moteurs alternatifs par un nombre égal de turbopropulseurs.
- (e) Par ailleurs, l'installation sur un aéronef d'un moteur de rechange fonctionnant selon le même principe de propulsion et modifiant de façon minime la poussée constitue un exemple de modification qui n'est pas jugée importante.
- (f) Les changements de l'avionique jugés importants sont :
- (1) les améliorations majeures apportées dans le poste de pilotage ;
 - (2) l'installation d'une avionique dont la présence à bord de l'aéronef constitue un avantage opérationnel.
- (g) Un changement général d'avionique n'est pas considéré comme important, pas plus que l'installation d'un nouvel équipement tel qu'un système mondial de localisation aux fins de l'information, lorsqu'aucun avantage n'est revendiqué pour cette installation.
- (h) La base d'approbation indiquée dans la fiche de certification de type est jugée appropriée :
- (1) pour un changement que l'Autorité ne juge pas important ;
 - (2) pour les parties, systèmes, éléments, équipements et dispositifs sur lesquels le changement n'a pas d'incidence;
 - (3) pour les parties, systèmes, éléments, équipements et dispositifs sur lesquels le changement a une incidence, à condition que l'Autorité estime qu'il est difficile de se conformer au dernier amendement de la norme ou que cela ne contribue pas réellement à renforcer le degré de sécurité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

- (i) En ce qui concerne les parties sur lesquelles le changement n'a pas d'incidence, la base d'approbation indiquée dans la fiche de certification de type peut être retenue, mais il est important que les incidences du changement soient correctement évaluées. Les caractéristiques générales de l'avion, comme par exemple les performances, la maniabilité, les consignes d'urgence, la protection incendie, l'intégrité structurale et la résistance à l'écrasement, doivent être considérées au même titre que les aspects techniques des systèmes, des éléments, des équipements et des dispositifs.
- (j) Quant à l'aspect physique de l'aéronef, il faut faire une distinction entre les changements importants, tels qu'une rallonge de fuselage, et les changements secondaires, tels que le prolongement de ses divers circuits après cette rallonge. Les changements secondaires peuvent être considérés comme des parties non touchées.
- (k) On pourrait estimer que la conformité avec l'amendement le plus récent ne contribuerait pas matériellement au degré de sécurité lorsque le postulant est à même de prouver que la conception présente des avantages compensatoires, que l'expérience acquise démontre l'inutilité de cette conformité ou que cette conformité peut compromettre le degré existant de sécurité. La cohérence des spécifications relatives à la conception doit être examinée en tenant compte des présentes dispositions. Par exemple, lorsqu'un tronçon de fuselage est ajouté, il est probable que l'on ajoute aussi des sièges et des compartiments de rangement des bagages qui peuvent être identiques à ceux qui existent déjà. La structure de la rallonge peut aussi être identique à la structure existante. Dans ces circonstances, le fait d'appliquer le dernier amendement aux seules parties de l'aéronef qui ont été modifiées peut ne pas contribuer réellement au degré de sécurité, auquel cas le respect de la base d'approbation existante serait acceptable.

5.7.1.6 CONDITIONS PARTICULIÈRES

- (a) Des conditions particulières d'approbation des modifications peuvent être spécifiées si l'Autorité juge que le règlement en vigueur ne contient pas de normes de sécurité suffisantes ou appropriées pour un produit aéronautique, du fait de sa conception nouvelle ou inhabituelle.

5.7.1.7 COMPTABILITÉ AVEC LES MODIFICATIONS EXISTANTES DE LA CONCEPTION

- (a) Il faut tenir compte, au cours du processus de conception, de la compatibilité entre la modification de la conception envisagée et d'autres modifications existantes de la conception, telles des changements, des réparations et des consignes de navigabilité.

5.7.1.8 CONSERVATION DES RENSEIGNEMENTS JUSTIFICATIFS

- (a) Pour prouver que le produit aéronautique modifié ou réparé est conforme aux normes de conception appropriées, des rapports d'analyses et d'essais doivent être établis.
- (b) Ces rapports doivent être transmis à l'Autorité à sa demande.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016


5.7.2 CRITÈRES DE CLASSIFICATION DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS (MAJEURES OU MINEURES)

5.7.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les critères ci-après indiquent la manière d'évaluer si une modification ou une réparation est majeure ou mineure.
- (b) Dans chaque cas, il faut déterminer si le changement proposé aura ou non des incidences autres que négligeables. À chaque question, il faut répondre par « oui » ou par « non ». Toute réponse affirmative à une seule des questions indique que la modification ou la réparation doit être classée comme majeure.
- (c) Les exemples et les essais présentés ont valeur d'illustration seulement et ne visent pas à couvrir toutes les possibilités.

5.7.2.2 CRITÈRES


N°	CRITÈRES	OUI	NON	REMARQUES
1	GÉNÉRALITÉS			
1.1	Le changement est-il effectué comme solution de rechange pour la conformité avec une consigne de navigabilité ou avec toute instruction équivalente ?			
2	MASSE ET CENTRAGE			
2.1	Le changement entraîne-t-il une révision des limites de masse approuvées ou des limites d'écart de centrage ?			
2.2	Le changement impose-t-il d'utiliser du lest ou d'autres méthodes pour maintenir le centre de gravité dans les limites approuvées ?			
3	PERFORMANCES ET CARACTERISTIQUES DE VOL			
	Le changement entraîne-t-il des modifications de la configuration de l'aéronef qui peuvent :			
3.1	augmenter sa traînée ?			
3.2	changer sa poussée ou sa puissance ?			
3.3	avoir une incidence sur sa stabilité ou sa maniabilité ?			
3.4	provoquer des flottements ou des vibrations ?			
3.5	Modifier les caractéristiques de décrochage, au point qu'il faille procéder à une analyse ou à des vérifications ?			
4	RESISTANCE STRUCTURALE			
4.1	Le changement concerne-t-il un élément principal de la structure de l'aéronef, tel qu'une armature, une lisse, une nervure, un longeron ou un revêtement porteur ?			
4.2	Le changement concerne-t-il un élément structurel qui est pris en compte dans une évaluation de la tolérance aux dommages ou de la fatigue/sûreté intégrée ?			
4.3	Y a-t-il eu perforation ou changement d'un contenant sous pression ?			
4.5	Le changement entraîne-t-il l'installation ou la modification d'une enveloppe de confinement ou d'un dispositif d'immobilisation pour l'arrimage d'éléments de masse significative ?			

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

4.6	Le changement entraîne-t-il des réparations ou des modifications de la structure portante des sièges, des harnais ou de leur fixation, ou de tout autre dispositif permettant aux occupants de s'attacher dans leur fauteuil ?			
4.7	Le changement entraîne-t-il le remplacement de matériaux ?			
5	FONCTIONNEMENT DES MOTEURS			
5.1	Le changement a-t-il une incidence importante sur le groupe motopropulseur, les hélices ou leurs accessoires ?			
6	AUTRES QUALITÉS AYANT UNE INCIDENCE SUR LA NAVIGABILITÉ			
6.1	Le changement concerne-t-il des équipements qui ne font l'objet d'aucune norme de performances approuvée ou acceptée par le service de navigabilité ?			
6.2	Le changement a-t-il une incidence sur la probabilité de défaillances pouvant compromettre ou empêcher le maintien de la sécurité d'un vol ou d'un atterrissage ?			
6.3	Le changement obstrue-t-il le champ de vision du pilote ou réduit-il sa capacité de contrôler l'aéronef ?			
6.4	Le changement modifie-t-il l'aménagement intérieur ou les matériaux de la cabine ?			
6.5	Le changement concerne-t-il les systèmes de pressurisation de la cabine ou d'alimentation en oxygène ?			
6.6	Le changement concerne-t-il les commandes de vol ou le pilote automatique ?			
6.7	Le changement concerne-t-il des éléments critiques ou essentiels des circuits électriques, tels que des génératrices, des alternateurs, des convertisseurs, des batteries, des bus de distribution ou des dispositifs de protection et de contrôle des bus ?			
6.8	Le changement a-t-il une incidence sur les instruments, les indications ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements pour la navigation ?			
6.9	Le changement a-t-il une influence sur les instruments, les indicateurs ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements essentiels ou critiques concernant l'état de l'aéronef ?			
6.10	Le changement a-t-il une incidence sur une affichette d'instruction réglementaire ?			
6.11	Le changement modifie-t-il tout renseignement approuvé qui figure dans le manuel de vol de l'aéronef ou de tout document équivalent ?			
7	AUTRES QUALITÉS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES CARACTÉRISTIQUES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT			
7.1	Le changement modifie-t-il les caractéristiques de bruit ou d'émission de l'aéronef ?			
8	PRATIQUES NON NORMALISÉES			
8.1	Le changement entraîne-t-il des pratiques ou des techniques qui sont nouvelles ou non éprouvées dans l'application envisagée ?			

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.8 EXIGENCES RELATIVES A LA GESTION DE MASSE ET CENTRAGE D'UN AÉRONEF

5.8.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le présent chapitre fixe les exigences relatives à la gestion de masse et centrage des aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo.
- (b) Il s'applique donc aussi bien aux aéronefs affectés au transport commercial qu'aux aéronefs utilisés dans l'aviation générale et le travail aérien.
- (c) Les dispositions sur les intervalles entre deux mesures de la masse à vide et du centrage se fondent sur les prescriptions des constructeurs (Maintenance Manuel, etc....).

5.8.1.2 AÉRONEFS AFFECTES AU TRANSPORT COMMERCIAL

- (a) Les dispositions relatives au devis de masse et centrage périodiques des aéronefs utilisés dans l'aviation commerciale sont régies par le règlement RACD 08 partie1.

5.8.1.3 AÉRONEFS UTILISES DANS L'AVIATION GÉNÉRALE ET LE TRAVAIL AÉRIEN

(a) Intervalle de pesée

Les données concernant la masse à vide et le centrage d'un aéronef ne sont pas valables une fois pour toutes. En conséquence, les aéronefs qui n'auraient pas déjà fait l'objet d'une pesée pour l'une ou l'autre des raisons énumérées au paragraphe (b) doivent obligatoirement subir une nouvelle pesée tous les dix ans d'exploitation au plus tard.

(b) Pesée obligatoire en dehors des échéances périodiques prescrites

La masse à vide d'un aéronef d'un aéronef doit être redéfinie si :

- (1) la pesée est prescrite dans les documents de travail en cas d'aménagements/transformation dans le cadre d'un certificat de type supplémentaire (STC) ou d'une modification majeure ;
- (2) des modifications ou des réparations ont été effectuées sans que les masses individuelles ni le centrage ne puissent être déterminés avec certitude ;
- (3) les dernières données en date concernant la masse à vide et le centrage manquent de clarté ou ne peuvent plus être déterminées avec certitude à partir des documents ;
- (4) les corrections cumulées de la masse à vide déterminées par calcul et effectuées depuis la dernière pesée dépassent plus ou moins 0,5 pourcents de la masse maximale admissible au décollage ou ;
- (5) si l'aéronef a été repeint entièrement ou sur plus de la moitié de sa surface.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Page intentionnellement laissée blanche

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.9 EXIGENCES RELATIVES AU PROGRAMME DE FIABILITÉ ASSOCIÉ AU PROGRAMME DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

5.9.1.1 OBJET ET DOMAINE D'APPLICACION


- (a) Le présent Chapitre a pour objectif de préciser les cas dans lesquels un programme de fiabilité est exigé, de fixer le contenu et les critères d'acceptation de celui-ci.
- (b) Il s'applique à tous les exploitants, utilisateurs et organismes de gestion du maintien de la navigabilité agréés d'aéronefs lourds redevables d'un programme de fiabilité.

5.9.1.2 GÉNÉRALITÉS

- (a) Certains types d'aéronefs font l'objet d'un programme de fiabilité, lequel est indissociable du Programme d'Entretien.
- (b) L'existence du programme de fiabilité est conditionnée par la complexité des types d'aéronefs considérés ainsi que la logique d'entretien préconisée par le détenteur du certificat de type dans ses instructions pour le maintien de la navigabilité.
- (c) Le programme de fiabilité et ses amendements doivent faire l'objet d'une approbation formelle par l'Autorité au travers de l'approbation du Programme d'Entretien auquel il est associé.
- (d) Les objectifs du programme de fiabilité sont :
 - (1) la gestion des performances de l'aéronef et de ses systèmes,
 - (2) l'optimisation de l'entretien et des quantités de rechanges nécessaires à l'exploitation suivant les objectifs de fiabilité fixés et le niveau de sécurité requis,
 - (3) l'évaluation de l'efficacité du programme d'entretien (nature et périodicité des tâches) compte-tenu des spécificités propres à l'opérateur.

5.9.1.3 CONDITIONS D'EXIGENCE D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Un programme de fiabilité est exigible si :
 - (1) le ou les types d'aéronefs concernés sont des aéronefs lourds et:
 - (2) le programme d'entretien est basé sur une méthode de type MSG-3, ou
 - (3) le programme d'entretien contient des items CM ; ou
 - (4) le programme ne définit pas des potentiels de dépose/révision générale pour tous les éléments des « significant systems » ; ou
 - (5) c'est spécifié dans les données d'entretien (MRBR ou MPD) du détenteur du certificat de type.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

- (b) Un exploitant ou utilisateur d'un type d'aéronef non redevable d'un programme de fiabilité peut toutefois faire le choix de développer un tel programme comme outil d'évaluation de l'efficacité de son programme d'entretien ainsi que des performances de tout ou partie de l'aéronef, de ses systèmes et éléments associés.

5.9.1.4 DESCRIPTION D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Le programme de fiabilité se décompose en aspects organisationnels rattachés au Manuel de Gestion de Navigabilité (MGN) de l'organisme agréé et aspects techniques rattachés au Programme d'Entretien (PE) des types d'aéronefs concernés.
- (b) Tout ou une partie de ces composantes peuvent toutefois être contenues dans des procédures spécifiques au programme de fiabilité et rattachées au MGN et/ou au PE.

5.9.1.5 CONTENU DU MGN RELATIF AU PROGRAMME DE FIABILITÉ

(a) La description de l'organisation du programme

- (1) La description de l'organisation du programme doit au minimum comporter les points suivants :
- (i) le domaine du programme ;
 - (ii) les responsabilités au sein de l'organisation en charge de la mise en œuvre du programme (le « groupe de contrôle de la fiabilité ») dont celles en charge de sa gestion et celles en charge de la décision d'application des actions correctives ;
 - (iii) l'identification des données de sortie ;
 - (iv) le rapport de fiabilité et les destinataires de celui-ci ;
 - (v) la fréquence des revues de fiabilité ;
 - (vi) l'impact du résultat des revues de fiabilité sur le programme d'entretien ;
 - (vii) l'appel à des sous-traitants ou bien aux constructeurs dans le cadre de la sous-traitance de tâches liées au programme.
- (2) Pour les plus petits organismes, le groupe de contrôle de la fiabilité peut se limiter à un petit nombre de personnes, devant comprendre au minimum le Responsable Désigné Entretien (RDE) et le Responsable Qualité (RQ).
- (3) Dans le cas où le point (2) s'applique, l'attente minimale concernant le programme est qu'au moins une revue de fiabilité annuelle soit conduite et que les éléments d'entrées (données de fiabilité) ainsi que les données de sortie (rapport de fiabilité décrivant les éventuelles actions correctives) soient formalisés et accessibles ou diffusés à l'Autorité selon le cas.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

(b) Procédures requises pour le fonctionnement du programme

- (1) Dans le cadre du programme, les procédures suivantes doivent être plus particulièrement détaillées :
- (i) les procédures traitant de :
- La collecte des données ;
 - Le traitement des données ;
 - L'analyse des données ;
 - La détermination des actions correctives ;
 - L'évaluation de l'efficacité des actions correctives.
- (ii) Les procédures pour définir et faire évoluer les normes, les référentiels, les seuils d'alerte ;
- (iii) Les procédures pour assurer l'évaluation en continu du contrôle de la fiabilité (évaluation mensuelle, annuelle, suite à l'atteinte de seuil d'alerte et de tendance défavorable soutenue) ;
- (iv) Les procédures pour la conduite de ces revues avec prise en compte des critères suivants :
- le type d'exploitation (haute, faible, saisonnière) ;
 - le niveau d'homogénéité technique de la flotte concernée ;
 - les critères pour l'ajustement des seuils d'alerte ;
 - la pertinence des données de fiabilité ;
 - le résultat des audits de la procédure de fiabilité ;
 - les procédures de maintenance et d'exploitation ;
 - le niveau de formation et d'expérience du Personnel intervenant dans la gestion du programme.

(c) Gestion des amendements du Programme d'Entretien associés à la fiabilité

- (1) Les conditions d'amendement des tâches du programme d'entretien suite à l'exploitation du programme de fiabilité doivent être définies.
- (2) L'organisme agréé pour la gestion du suivi de la navigabilité ne peut procéder à l'escalation d'opérations d'entretien consécutivement à la mise en œuvre du programme de fiabilité qu'à la suite de l'approbation de l'Autorité ou suite à l'application d'une procédure d'escalation approuvée par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.9.1.6 CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTENANCE RELATIF AU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Dans le Programme de Maintenance, les éléments attendus sont :
- (1) la liste(s) des éléments, systèmes ou tâches suivis par le programme ; et
 - (2) les modalités techniques (seuils, alerte...) utilisées dans le cadre du programme ; et
 - (3) l'identification des tâches faisant l'objet d'un suivi particulier suite à l'analyse de fiabilité ;
 - (4) la procédure d'escalation des tâches du PE suite à l'étude de fiabilité ;
 - (5) l'identification explicite des amendements du PE consécutifs à la mise en œuvre du programme de fiabilité (ajout ou suppression de tâches, augmentation ou diminution d'intervalles).
- (b) Un programme de fiabilité ne peut permettre d'escalier les intervalles de tâches associées à des limites de vie, de navigabilité (ALIs) ou de certification (CMRs).

5.9.1.7 APPROBATION INITIALE DU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) L'approbation initiale d'un programme de fiabilité est formalisée au titre de l'approbation du MGN de l'organisme en charge du suivi de la navigabilité et de l'approbation du PE auquel le programme est associé.
- (b) Le dossier justificatif de la conformité doit comprendre :
- (1) la description du programme de fiabilité ;
 - (2) le format et le contenu du rapport ;
 - (3) la description de la composition et des principes de fonctionnement du groupe de pilotage du programme de fiabilité ;
- (c) Dans le processus d'approbation du programme de fiabilité, L'Autorité vérifie ce qui suit :
- (1) le contenu de ce programme de fiabilité ;
 - (2) la composition du groupe de pilotage ;
 - (3) les procédures et le fonctionnement de celui-ci ainsi que les modalités techniques liées au programme.
- (d) A l'issue de cette vérification, qui pourra nécessiter d'observer le fonctionnement de l'organisation mise en place, l'Autorité émet un avis pour l'approbation du MGN et du PE.
- (e) Si le personnel proposé pour gérer le programme de fiabilité, et en particulier la conduite des analyses, ne présente pas les qualifications appropriées (formation de base, expérience et connaissances techniques), le programme de fiabilité ainsi que le PE auquel il est associé ne sont pas recevables et ne peuvent être approuvés par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

5.9.1.8 REMISE EN CAUSE D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Lorsque les conditions ayant conduit à l'approbation d'un programme de fiabilité associé à un Programme d'Entretien ne sont plus remplies, l'Autorité peut remettre en cause ce dernier et suspendre ou révoquer tout ou une partie du PE concerné.
- (b) Parmi les causes pouvant conduire à cette invalidation, peuvent être cités :
- (1) le changement d'utilisation des aéronefs ;
 - (2) l'évolution de la flotte concernée d'aéronefs sans remise en cause des méthodes de traitement et d'analyse des données ;
 - (3) l'échec du programme à assurer l'évaluation de l'efficacité du PE ;
 - (4) l'inefficacité avérée des actions correctives) ;
 - (5) le départ des personnels aptes à conduire les revues de fiabilité, etc.

5.9.1.9 AMENDEMENT DU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Les évolutions suivantes sont considérées comme majeures et doivent être approuvées par l'Autorité au titre de l'approbation du MGN ou du PE selon le cas :
- (1) ajout ou retrait d'un type aéronef ;
 - (2) ajout ou retrait de systèmes/éléments d'aéronef ;
 - (3) modification du mode de contrôle de l'entretien pour certaines tâches ;
 - (4) modification des procédures et de l'organisation du programme (dont les responsabilités et moyens associés) ;
 - (5) modification du mode de collecte des données ;
 - (6) modification du mode d'analyse de celles-ci ;
 - (7) modification des normes de référence :
 - (i) niveaux d'alerte ;
 - (ii) valeur cible concernant les MTBF, MTBUR ;
 - (8) modifications concernant la sous-traitance de tâches liées au programme ainsi que les sous-traitants concernés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

APPENDICES

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO	
	AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE CIVIL AVIATION AUTHORITY	

AUTORISATION DE VOL SPECIAL

(SPECIAL FLIGHT PERMIT)

N°:

Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality & registration marks	Constructeur et désignation de l'aéronef Manufacturer and designation of aircraft	Numéro de série de l'aéronef Aircraft serial number
9S-		Date de fabrication Date of Manufacture

La présente Autorisation est délivrée conformément au règlement RACD 5-1 Section 5.6.1.7
This special Flight Permit is issued in accordance of Regulation RACD 5-1 Section 5.6.1.7

Objet du Vol
Object of the flight

<input type="checkbox"/> Convoyage Ferry	<input type="checkbox"/> Vol contrôle Test Flight
<input type="checkbox"/> Evacuation Evacuation	<input type="checkbox"/> Autres (à préciser) Others (to specify)

Exploitant :
Operator

Période de Validité
Period of validity

Du : Au :

From To

Cheminement
Routing

Point de Départ : Point d'Arrivée :

Starting point Place of destination

Limitations : Routing Limitation au territoire de la RDC Limitation in the territory of the RDC (GROUND FLOOR)	Présentation publique autorisée Authorized public presentation (display)	Autres (à préciser) : Others (to specify)
<input type="checkbox"/> Oui Yes <input type="checkbox"/> Non No	<input type="checkbox"/> Oui Yes <input type="checkbox"/> Non No	


Conditions
Conditions

Voir condition d'exploitation au verso
See operating conditions on backside

Date de délivrance : _____
Date of Issue

Pour l'Autorité de l'Aviation Civile :
(for Civil Aviation Authority)

Signature :
Signature

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

Conditions

Conditions

L'Aéronef mentionné ci-dessus est autorisé à effectuer le Vol indiqué ci-haut sous les conditions d'exploitations suivantes devant être disponibles à toute personne opérant l'aéronef :

The above mentioned aircraft is authorized to perform the Flight(Theft) indicated above under the following operating conditions that must be available for any person operating the aircraft :

1. Les informations d'exploitation consistant à la conduite de l'Aéronef et des systèmes doivent être à bord et disponible à l'équipage de conduite.
The operating information related to the conduct of the aircraft and systems must be on board and available for the flight crew
2. Ce vol doit être effectué conformément aux données du manuel de vol approuvé, aux marquages et indications appropriés ou à la combinaison de tous ces éléments
This flight must be performed according to the data contained in the approved flight manual, to the appropriated markings and indications or to the combination of all these elements
3. L'équipage de conduite doit détenir les qualifications à ce type d'aéronef
The flight crew must hold qualifications of this aircraft type
4. Le transport du fret ou des personnes autres que les membres d'équipages ou le(s) représentant(s) de l'autorité est prohibé
The transport of freight or people other than the crew members or the representative (s) of the authority is prohibited
5. Cette autorisation expire dès l'arrivée de l'aéronef à destination ou à la date d'expiration, le premier cas atteint
This authorization expires upon the arrival of the aircraft to destination or at the expiry date, the first case reached
6. Cette autorisation ne donne pas droit au survol des pays étrangers, il est de la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef d'obtenir les autorisations de survol, atterrissage, et décollage de tous les Etats faisant partie de son routing
This authorization does not give the right to overfly foreign countries, it is the responsibility of the owner or the operator of the aircraft to obtain the authorizations of overfly, landing and take-off of all the States included in routing
7. Le vol au-dessus des villes ou zones de population dense est interdit lors des vols à hauts risques.
The flight over cities or zones of dense population is forbidden in case of the high-risk flights (thefts).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO	
	AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE CIVIL AVIATION AUTHORITY	

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE POUR EXPORTATION (EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS)

N°

T/AIR/05/080

1 - Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality & registration marks	2 - Constructeur et désignation de l'aéronef Manufacturer and designation of aircraft	3 - Numéro de série de l'aéronef Aircraft serial number
		4 - Date de fabrication Date of Manufacture
5 - Pour exportation vers : For exportation to		
6 - Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date des 7 décembre 1944, à la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile et au Règlement RACD 5 en vigueur en République démocratique du Congo. Cet aéronef est réputé apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, law n°10/014 dated 31 December 2010 on Democratic Republic of Congo Civil Aviation and Democratic Republic of Congo regulation RACD 5. This aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.		
7 - Ce document ne constitue pas un titre de circulation This document does not allow the flight		
8 - En délivrant ce document, l'Autorité atteste qu'au jour de sa signature, l'aéronef satisfait aux conditions de délivrance d'un certificat de navigabilité de même catégorie, exception pour les conditions contraires au verso. By issuing this document, the Authority certify that on signature date, the aircraft complies with the conditions for issuance of the certificate of airworthiness in the same category except as indicated on back side.		
Pour l'Autorité For Authority		
Délivré le : Issued on	Signature/Cachet : Signature/Stamp	

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01
		Date : 15 / Juillet /2016

Descriptions Items	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Num. de série Serial number
Moteur(s) installé(s) Engine(s) installed			
Hélice(s) installé(s) Propeller(s) installed			
APU installé (s) Auxiliary Power Unit installed			
Trains d'atterrissage installés Landing gears installed			
Exigences supplémentaires de navigabilité : Additional airworthiness requirements			
Dérogations : Exceptions			

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 05 – Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS	Révision : 01 Date : 15 / Juillet /2016

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO	
	AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE CIVIL AVIATION AUTHORITY	

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

N°.....

T/AIR/05/005

1 - Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality & registration marks	2 - Constructeur et désignation de l'aéronef Manufacturer and designation of aircraft	3 - Numéro de série de l'aéronef Aircraft serial number
4 - Catégorie : Category :		
5 - Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, en date du 7 décembre 1944 et au règlement de navigabilité RACD 5-1 en vigueur en République démocratique du Congo. Cet aéronef est (jugé en état de navigabilité) réputé apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. This airworthiness certificate is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Democratic Republic of Congo regulation RACD 5-1. This aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.		
6 – Ce certificat est valide pour la période indiquée au verso This certificate is valid for the period indicated at back side		
Pour l'Autorité For Authority		
Délivré le : Issued on	Signature/Cachet : Signature/Stamp	

