



Le Directeur Général

DECISION N°AAC/100/DG/TMJ/ALG/047 /18 DU 27 AOÛT 2018
PORTANT REGLEMENT AERONAUTIQUE DE LA REPUBLIQUE
DEMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF A L'EXPLOITATION TECHNIQUE
DES AERONEFS (RACD 08 Partie 1)

Le Directeur Général,

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

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale et son Annexe 6 ;

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

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

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

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

Considérant la nécessité d'édicter un Règlement aéronautique relatif à l'exploitation technique des aéronefs ;

Vu l'urgence ;

...//... *Jh*

DECIDE :

Article 1^{er} :

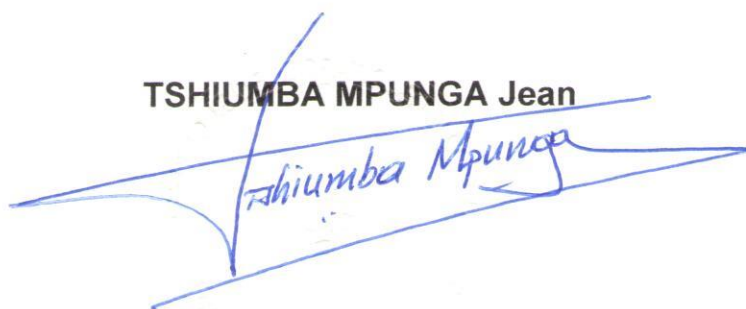
Est édicté, le Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo (RACD 08 Partie 1), relatif à l'exploitation technique des aéronefs, joint en annexe à la présente Décision.

Article 2 :

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

Fait à Kinshasa, le **22 AOÛT 2018**

TSHIUMBA MPUNGA Jean



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF À
L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS
« RACD 08 »**

Partie 1
**Aviation de transport commercial domestique et
International - avions**

Quatrième édition, Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

1. SOMMAIRE

- Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS
- Chapitre 2 : EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION
- Chapitre 3 : EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS
- Chapitre 4 : TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE
- Chapitre 5 : CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION
- Chapitre 6 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS
- Chapitre 7 : TRAITEMENT DES PASSAGERS
- Chapitre 8 : QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS, PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE, DE CABINE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION
- Chapitre 9 : APPROBATION DE VOL
- Chapitre 10 : SÛRETÉ
- Chapitre 11 : MARCHANDISES DANGEREUSES
- NORMES DE MISE EN OEUVRE

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

2. TABLE DES MATIÈRES

	Pages
1. Sommaire	i
2. Table des matières	ii
3. Liste des pages effectives	xii
4. Liste des amendements	xxi
5. Documents de référence	xxiii
6. Abréviations	xxiv
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	1-1
8.1.1.1 Domaine d'application	1-1
8.1.1.2 Dispositions générales	1-1
8.1.1.3. Respect des lois, règlements et procédures	1-2
8.1.1.4. Respect des lois, règlements et procédures de la République Démocratique du Congo par un exploitant étranger	1-3
8.1.1.5. Gestion de la sécurité	1-3
8.1.1.6. Usage de substances psychoactives	1-5
8.1.1.7. Suivi des aéronefs	1-5
8.1.1.8. Définitions	1-6
CHAPITRE 2 : EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION	2-1
8.2.1. Exigences en matière d'avion	2-1
8.2.1.1. Marques d'immatriculation	2-1
8.2.1.2. Navigabilité des avions civils	2-1
8.2.1.3. Restrictions opérationnelles pour autorisation de vol spéciale	2-1
8.2.1.4. Instruments et équipements des avions	2-1
8.2.1.5. Instruments et équipements en panne	2-2
8.2.1.6. Exigences en matière de manuel de vol, de marquage et d'étiquetage des avions civils	2-2
8.2.1.7. Documents de bord de l'avion	2-3
8.2.1.8. Consignes opérationnelles	2-4
8.2.1.9. Rapport de masse et centrage	2-4
CHAPITRE 3 : EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS	3-1
8.3.1.1. Composition de l'équipage de conduite	3-1
8.3.1.2. Qualifications des équipages	3-1
8.3.1.3. Licences requises	3-1
8.3.1.4. Personnel Navigant -Limitations sur l'utilisation des services pour le transport aérien commercial	3-2
8.3.1.5. Qualification requise pour l'exploitation en IFR	3-2
8.3.1.6. Autorisation spéciale requise pour l'exploitation avec approche de catégories II et III.....	
8.3.1.7. Carnet de vol pilote	3-2
8.3.1.8. Expérience récente du Pilote Commandant de Bord et du co-pilote : Décollage et atterrissage.....	3-2
8.3.1.9. Expérience récente du pilote : Exploitation IFR	3-3
8.3.1.10. Expérience récente du pilote de relève en croisière	3-3
8.3.1.11. Pilote commandant de bord – qualification de région, route et d'aérodrome.....	3-4

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.3.1.12. Contrôle de compétence des pilotes	3-5
8.3.1.13. Vols mono pilotes en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit	3-5
8.3.1.14. Privilèges et limitations du pilote	3-6
8.3.1.15. Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence.....	3-6
CHAPITRE 4 : TÂCHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE.....	4-1
8.4.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des avions	4-1
8.4.1.2. Aptitude physique des membres d'équipage de conduite	4-1
8.4.1.3. Usage des substances psychoactives dont des stupéfiants, drogues ou de boissons alcoolisées	4-1
8.4.1.4. Utilisation des ceintures et harnais de sécurité par les membres d'équipage	4-1
8.4.1.5. Membres d'équipage de conduite à leur poste	4-2
8.4.1.6. Equipements requis pour les membres d'équipage	4-3
8.4.1.7. Respect des listes de vérification (check-list)	4-3
8.4.1.8. Informations sur les données de recherche et sauvetage	4-3
8.4.1.9. Présentation des documents du vol et de l'avion	4-3
8.4.1.10. Verrouillage de la porte d'accès au poste de pilotage en transport aérien public.....	4-4
8.4.1.11. Conditions d'accès au poste de pilotage en transport aérien public	4-4
8.4.1.12. Admission d'inspecteurs au poste de pilotage	4-4
8.4.1.13. Tâches durant les phases critiques de vol	4-5
8.4.1.14. Maniement des commandes	4-5
8.4.1.15. Simulation en vol de situations anormales ou d'urgence	4-5
8.4.1.16. Mise à jour du carnet de route	4-5
8.4.1.17. Compte rendu d'anomalies mécaniques	4-6
8.4.1.18. Compte rendu sur les irrégularités des installations et services d'exploitation	4-6
8.4.1.19. Conditions de Vol dangereuses	4-6
8.4.1.20. Compte rendu d'incidents	4-6
8.4.1.21. Compte rendu d'accidents	4-8
8.4.1.22. Fonctionnement des enregistreurs de conversation au poste de pilotage et des enregistreurs de paramètres de vol	4-8
8.4.1.23. Etat de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord	4-9
8.4.1.24. Enregistrement provenant des enregistreurs de bord	4-9
8.4.1.25. Oxygène d'équipage - Réserve minimale et utilisation	4-9
8.4.1.26. Appareils électroniques portables	4-9
8.4.1.27. Microphones	4-10
8.4.1.28. Consigne aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	4-10
CHAPITRE 5 : CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION.....	5-1
8.5.1. Généralités	5-1
8.5.1.1. Contrôle de l'exploitation	5-1
8.5.1.2. Langue commune	5-1
8.5.1.3. Base d'exploitation	5-1
8.5.1.4. Conservation et maintien des dossiers du personnel	5-1
8.5.1.5. Dossiers aéronefs	5-2
8.5.1.6. Programmes d'exploitation	5-2
8.5.1.7. Exigences générales d'exploitation	5-2
8.5.1.8. Désignation du pilote commandant de bord	5-3
8.5.1.9. Equipage de cabine	5-3
8.5.1.9.1. Fonctions attribuées en cas d'urgence.....	5-3

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.1.9.2. Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence.....	5-3
8.5.1.9.3 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol.....	5-3
8.5.1.9.4 Formation	5-3
8.5.1.9.5. Désignation et responsabilité d'un chef de cabine.....	5-4
8.5.1.9.6 Sous – traitance des fonctions opérationnelles en cabine	5-5
8.5.1.9.7. Gestion de la sécurité en cabine	5-5
8.5.1.9.8. Fonction, tâches et responsabilités des membres d'équipages de cabine.....	5-6
8.5.1.9.9. Gestion et contrôle de la documentation des opérations en cabine	5-7
8.5.1.9.10. Système d'enregistrement.....	5-7
8.5.1.9.11. Programme d'assurance qualité.....	5-8
8.5.1.10. Cartes de consignes des passagers	5-8
8.5.1.11. Programmes de formation des membres d'équipage de conduite	5-8
8.5.1.12. Listes de vérification (check-lists)	5-10
8.5.1.13. Liste minimale d'équipements (LME)	5-10
8.5.1.14. Liste d'écarts de configuration (LEC)	5-11
8.5.1.15. Données de performance	5-11
8.5.1.16. Données aéronautiques	5-11
8.5.1.17. Guide routier	5-11
8.5.1.18. Système de suivi des vols charters	5-11
8.5.1.19. Routes et zones d'exploitation	5-12
8.5.2. Permis d'exploitation et supervision.....	5-12
8.5.3. Préparation et exécution des vols	5-12
8.5.3.1. Navigabilité des avions et précautions de sécurité	5-12
8.5.3.2. Installations et services d'exploitation	5-13
8.5.3.3. Consignes d'exploitation - Généralités	5-13
8.5.3.4. Altitudes minimales de vol	5-14
8.5.3.5. Minimums opérationnels d'aérodrome	5-14
8.5.3.6. Hauteur de franchissement du seuil pour les opérations d'approches aux instruments 3D.....	5-16
8.5.3.7. Relevés du carburant et du lubrifiant	5-17
8.5.3.8. Equipage	5-17
8.5.3.9. Passagers	5-17
8.5.3.10. Préparations des vols	5-17
8.5.3.11. Planification opérationnelle des vols	5-18
8.5.3.12. Aérodromes de dégagement	5-18
8.5.3.13. Conditions météorologiques	5-20
8.5.3.14. Carburant et lubrifiant requis.....	5-20
8.5.3.15. Gestion du carburant en vol	5-23
8.5.3.16. Avitaillement en carburant avec passagers à bord	5-24
8.5.3.17. Réserve d'oxygène	5-25
8.5.3.18. Conditions météorologiques de l'aérodrome de destination pour vol IFR	5-25
8.5.3.19. Exigences d'un aérodrome de dégagement pour vol IFR	5-26
8.5.3.20. Critères de sélection de l'aérodrome de dégagement pour un vol IFR	5-26
8.5.3.21. Gestion et conservation des documents du plan de vol : transport aérien public.....	5-27
8.5.3.22. Système de contrôle de données de masse et centrage	5-27
8.5.3.23. Poids maximal autorisé pour manifeste de chargement	5-28
8.5.3.24. Approbation pour remise en service	5-28
8.5.3.25. Plan de vol opérationnel	5-29

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.3.26. Durée de fonctionnement des systèmes d'extinction d'incendie de fret.....	5-29
8.5.4. Procédures en vol	5-29
8.5.4.1. Minimums opérationnels d'aérodrome	5-29
8.5.4.2. Observations météorologiques	5-30
8.5.4.3. Conditions de vol dangereuses	5-30
8.5.4.4. Membres de l'équipage de conduite à leur poste.....	5-30
8.5.4.5. Emploi de l'oxygène.....	5-30
8.5.4.6. Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression	5-31
8.5.4.7. Instructions d'exploitation communiquées en vol	5-31
8.5.4.8. Procédures de vol aux instruments	5-31
8.5.4.9. Procédures d'exploitation des avions à moindre bruit	5-31
8.5.4.10. Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente	5-32
8.5.4.11. Procédures d'exploitation de l'avion en rapport avec les performances d'atterrissage	5-32
8.5.5. Fonctions du pilote commandant de bord	5-32
8.5.6. Fonctions de l'agent technique d'exploitation	5-33
8.5.7. Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)	5-33
8.5.7.1. Spécifications relatives aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route	5-33
8.5.7.2. Spécifications relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO).....	5-34
8.5.8. Bagages à main	5-36
8.5.9. Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation mono pilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit	5-36
8.5.10. Gestion de la fatigue	5-37
8.5.10.1. Système de gestion des risques de fatigue.....	5-37
CHAPITRE 6 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS.	
8.6.1.1. Généralités	6-1
8.6.1.2. Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACD 05-1	6-1
8.6.1.3. Données sur les obstacles	6-3
8.6.1.4. Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions Monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)	6-3
CHAPITRE 7 : TRAITEMENT DES PASSAGERS	7-1
8.7.1.1. Comportement inacceptable	7-1
8.7.1.2. Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord	7-1
8.7.1.3. Sièges, ceintures de sécurité et harnais des passagers	7-2
8.7.1.4. Consignes aux passagers	7-2
8.7.1.5. Consignes en cas d'urgence en vol	7-3

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.7.1.6. Oxygène des passagers : Quantité minimale et utilisation	7-3
8.7.1.7. Alcools ou drogues	7-3
8.7.1.8 Membres d'équipage de cabine à leur poste	7-3
8.7.1.9. Moyens d'évacuation	7-4
8.7.1.10. Armement des issues de secours à déploiement automatique	7-4
8.7.1.11. Accès aux issues de secours et aux équipements de sécurité	7-4
8.7.1.12. Stationnement avec passagers à bord	7-4
8.7.1.13. Traitement des personnes à mobilité réduite	7-4
8.7.1.14. Occupation des sièges au niveau des issues de secours	7-5
8.7.1.15. Interdiction de port d'armes	7-5
8.7.1.16. Transport de marchandises dans la cabine des passagers	7-5
8.7.1.17. Panneaux lumineux de consignes passagers	7-5
8.7.1.18. Arrimage des objets lourds dans la cabine des passagers	7-5

CHAPITRE 8 : QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS, DU PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE, DE CABINE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION	8-1
8.8.1.1. Exigences en matière de licence de Pilote Commandant de Bord : Avions équipés de turboréacteurs, turbopropulseurs gros porteurs	8-1
8.8.1.2. Exigences en matière de licence de Pilote Commandant de Bord : Avions équipés de moteur à pistons et avions légers	8-1
8.8.1.3. Expérience aéronautique de Pilote Commandant de Bord : Avions légers	8-1
8.8.1.4. Exigences de la licence du copilote	8-1
8.8.1.5. Exigences en matière de licence du mécanicien navigant	8-1
8.8.1.6. Fonctions de mécanicien navigant exercées par un pilote qualifié	8-2
8.8.1.7. Personnel qualifié pour l'approbation pour remise en service (APRS)	8-2
8.8.1.8. Familiarisation aux procédures compagnie	8-2
8.8.1.9. Formation initiale aux marchandises dangereuses	8-2
8.8.1.10. Formation initiale à la sûreté	8-2
8.8.1.11. Formation initiale aux facteurs humains	8-2
8.8.1.12. Formation au maniement des équipements de sécurité	8-2
8.8.1.13. Formation initiale sur les opérations au sol	8-3
8.8.1.14. Formation initiale en vol	8-3
8.8.1.15. Formation initiale sur les opérations spéciales	8-4
8.8.1.16. Formation sur les différences	8-4
8.8.1.17. Utilisation des simulateurs	8-5
8.8.1.18. Introduction de nouveaux équipements ou de nouvelles procédures	8-5
8.8.1.19. Contrôle de compétence sur l'avion et les instruments	8-5
8.8.1.20. Expérience récente : Pilote	8-6
8.8.1.21. Equipage de conduite à faible niveau d'expérience	8-6
8.8.1.22. Contrôle de compétence de l'Ingénieur Navigant (INAC)	8-7
8.8.1.23. Contrôle de compétence du membre d'équipage de cabine	8-7
8.8.1.24. Contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation	8-7
8.8.1.25. Contrôle en ligne des pilotes et reconversion sur un autre type d'avion	8-8
8.8.1.26. Contrôle en ligne - Ingénieur Navigant (INAC)	8-9
8.8.1.27. Contrôle en ligne – Membre d'équipage de cabine	8-9
8.8.1.28. Contrôle en ligne - Qualification de pilote	8-9
8.8.1.29. Expérience minimale du Pilote Commandant de Bord	8-11
8.8.1.30. Aérodromes spéciaux - Qualification Pilote Commandant de Bord	8-11
8.8.1.31. Entraînements périodiques - Membre d'équipage de conduite	8-11
8.8.1.32. Programme de formation des membres d'équipage de cabine	8-12

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.33. Contenu du programme de formation.....	8-14
8.8.1.34. Entraînements périodiques : Agent Technique d'Exploitation	8-16
8.8.1.35. Formation d'examineur en vol	8-17
8.8.1.36. Formation d'instructeur en vol	8-17
8.8.1.37. Qualifications d'instructeur en vol	8-17
8.8.1.38. Qualifications d'examineur en vol	8-17
8.8.1.39. Nomination d'examineur en vol	8-18
8.8.1.40. Examineurs en vol - Limitations	8-18
8.8.1.41. Expérience sur simulateur	8-18
8.8.1.42. Qualification en ligne - Examineur et instructeur	8-19
8.8.1.43. Arrêt de contrôle, de capacité et de compétence en ligne	8-19
8.8.1.44. Enregistrement des qualifications des membres d'équipage	8-20
8.8.1.45. Suivi de la formation et des activités de contrôle	8-20
8.8.1.46. Période de validité des contrôles et formations	8-20
8.8.1.47. Dérogations par rapport aux exigences	8-21
CHAPITRE 9 : APPROBATION DE VOL.....	9-1
8.9.1.1. Domaine d'application	9-1
8.9.1.2. Qualifications requises pour la fonction du contrôle opérationnel	9-1
8.9.1.3. Fonctions associées au contrôle opérationnel	9-1
8.9.1.4. Contenus des documents d'approbation de vol - de plan de vol opérationnel	9-1
8.9.1.5. Approbation de vol - Exigences en matière d'avion	9-2
8.9.1.6. Approbation de vol - Installations et NOTAM	9-2
8.9.1.7. Autorisation de vol - Données et prévisions météorologiques	9-3
8.9.1.8. Autorisation de vol en conditions givrantes	9-3
8.9.1.9. Autorisation de vols IFR ou VFR	9-3
8.9.1.10. Autorisation de vol - Avitaillement minimum carburant	9-3
8.9.1.11. Approbation de vol - Chargements et performances de l'avion	9-3
8.9.1.12. Approbation de vol : Modification ou nouvelle approbation en route	9-3
8.9.1.13. Approbation de vol avec un équipement radar embarqué	9-4
CHAPITRE 10 : SÛRETÉ.....	10-1
8.10.1.1. Vols commerciaux intérieurs	10-1
8.10.1.2. Sûreté du poste de pilotage	10-1
8.10.1.3. Liste type des opérations de fouille de l'avion	10-2
8.10.1.4. Programme de formation	10-2
8.10.1.5. Rapport sur les actes d'intervention illicite	10-3
8.10.1.6. Questions diverses	10-3
CHAPITRE 11 : MARCHANDISES DANGEREUSES.....	11-1
8.11.1.1. Domaine d'application	11-1
8.11.1.2. Responsabilités de l'Autorité	11-1
8.11.1.3. Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret	11-1
8.11.1.4. Exploitants transportant des marchandises dangereuses comme fret.....	11-2
8.11.1.5. Communication de renseignements	11-2
8.11.1.6. Vols intérieurs de transport commercial.....	11-3

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

NORMES DE MISE EN OEUVRE

NMO : 8.1.1.2 Système de documents sur la sécurité des vols	Nmo 8-1
1. Introduction.....	Nmo 8-1
2. Organisation.....	Nmo 8-1
3. Validation.....	Nmo 8-2
4. Conception.....	Nmo 8-2
5. Mise en place.....	Nmo 8-2
6. Amendement	Nmo 8-2
NMO: 8.2.1.5 Instruments et équipements en panne	Nmo 8-4
1. Objet	Nmo 8-4
2. Domaine d'application	Nmo 8-4
3. Abréviations	Nmo 8-4
4. Norme de mise en œuvre	Nmo 8-4
NMO: 8.5.1.4 Conservation et maintien des dossiers de l'exploitant	Nmo 8-6
1. Objet	Nmo 8-6
2. Applicabilité	Nmo 8-6
3. Généralités	Nmo 8-6
4. Durée d'archivage des documents	Nmo 8-6
NMO : 8.5.1.10 Information et cartes de consignes aux passagers	Nmo 8-9
1. Objet	Nmo 8-9
2. Applicabilité	Nmo 8-9
3. Généralités	Nmo 8-9
NMO: 8.5.1.11 Programme de formation	Nmo 8-11
1. Objet	Nmo 8-11
2. Applicabilité	Nmo 8-11
3. Généralités	Nmo 8-11
4. Les programmes de cours et contrôle de formation	Nmo 8-11
5. Procédures pour et contrôle	Nmo 8-13
6. Formation pour maintien de compétence.....	Nmo 8-13
7. Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM).....	Nmo 8-13
8. Archivage des documents de formation.....	Nmo 8-14
NMO: 8.5.1.16 Système de vérification des données aéronautiques	Nmo 8-15
1. Objet	Nmo 8-15
2. Applicabilité	Nmo 8-15
3. Généralités	Nmo 8-15
NMO: 8.5.1.18 Système de suivi des vols	Nmo 8-16
1. Objet	Nmo 8-16
2. Domaine d'application	Nmo 8-16
3. Généralités	Nmo 8-16
NMO : 8.5.3.2 Niveaux des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS). ..	Nmo 8-17
1. Objet et portée.....	Nmo 8-17
2. Glossaire	Nmo 8-18
3. Catégorie RFFS d'aérodrome minimale acceptable.....	Nmo 8-18

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

NMO : 8.5.3.5 Systèmes d'atterrissage automatique, dispositifs de visualisation tête haute (HUD) ou affichages équivalents et systèmes de vision.....	Nmo 8-22
1. HUD et affichage.....	Nmo 8-22
2. Systèmes de vision.....	Nmo 8-23
3. Systèmes hybrides.....	Nmo 8-25
4. Crédits opérationnels.....	Nmo 8-25
5. Procédures opérationnelles.....	Nmo 8-25
6. Approbations	Nmo 8-26
NMO : 8.5.3.13-A Programme de dégivrage et antigivrage	Nmo 8-28
1. Objet.....	Nmo 8-28
2. Applicabilité	Nmo 8-28
3. Généralités	Nmo 8-28
4. Givre et autres contaminants.....	Nmo 8-28
5. Givre et autres contaminants – procédures.....	Nmo 8-29
6. Vol en conditions givrantes prévues ou réelles.....	Nmo 8-35
NMO : 8.5.3.14-B Sources de bulletins météorologiques	Nmo 8-37
1. Objet.....	Nmo 8-37
2. Applicabilité	Nmo 8-37
3. Généralités	Nmo 8-37
NMO : 8.5.3.22 Système de contrôle des données de masse et centrage	Nmo 8-38
1. Terminologie.....	Nmo 8-38
2. Chargement, masse et centrage.....	Nmo 8-38
3. Masse de l'équipage.....	Nmo 8-38
4. Masse des passagers et des bagages.....	Nmo 8-39
5. Masse et centrage – Généralités.....	Nmo 8-41
6. Procédures d'établissement de valeurs forfaitaire révisées de masse des passagers et des bagages.....	Nmo 8-44
7. Documentation de masse et centrage.....	Nmo 8-46
NMO : 8.5.7.1 Eléments indicatifs sur l'exploitation d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO).....	Nmo 8-48
1. Introduction	Nmo 8-48
2. Vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route.....	Nmo 8-48
3. Spécifications relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO).....	Nmo 8-52
NMO : 8.5.10.1-A Eléments indicatifs sur l'élaboration des règles normatives pour la gestion de la fatigue.....	Nmo 8-69
1. Objet et portée	Nmo 8-69
2. Concepts opérationnels	Nmo 8-69
3. Types de limitations	Nmo 8-70
4. Lignes directrices sur l'élaboration de limites prescriptives pour la gestion de la fatigue	Nmo 8-71
NMO : 8.5.10.1-B Spécifications relatives au système de gestion des risques de fatigue.....	Nmo 8-78
1. Politique et documentation relatives au FRMS	Nmo 8-78
2. Processus de gestion des risques de fatigue	Nmo 8-79
3. Processus d'assurance de la sécurité dans le cadre du FRMS	Nmo 8-80

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

4. Processus de promotion du FRMS.....	Nmo 8-81
NMO: 8.6.1.2 Limites d'emploi relatives aux performances des avions	Nmo 8-82
1. Objet et portée.....	Nmo 8-82
2. Définitions	Nmo 8-82
3. Généralités	Nmo 8-84
4. Limites relatives aux performances de décollage.....	Nmo 8-84
5. Limites relatives au franchissement des obstacles au décollage.....	Nmo 8-85
6. Limites d'emploi en croisière.....	Nmo 8-86
7. Limites d'emploi à l'atterrissage.....	Nmo 8-88
NMO: 8.6.1.4 Spécifications supplémentaires relatives aux vols approuvés d'avions monoteurs à turbines de nuit et/ou en conditions météorologiques de vols aux instruments (IMC).....	Nmo 8-90
1. Fiabilité du moteur à turbine	Nmo 8-90
2. Systèmes et équipement	Nmo 8-90
3. Liste minimale d'équipement	Nmo 8-91
4. Renseignements contenus dans le manuel de vol	Nmo 8-91
5. Compte rendu d'évènements	Nmo 8-92
6. Planification de l'exploitant	Nmo 8-92
7. Expérience, formation et contrôle des équipages de conduite.....	Nmo 8-92
8. Limitations relatives aux routes survolant des étendues d'eau	Nmo 8-93
9. Certification ou validation de l'exploitant	Nmo 8-93
NMO :8.6.1.4-A Eléments indicatifs supplémentaires concernant les vols approuvés d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologique de vols aux instruments (IMC).....	Nmo 8-94
1. Objet et portée	Nmo 8-94
2. Fiabilité du moteur à turbine	Nmo 8-94
3. Manuel d'exploitation	Nmo 8-95
4. Certification ou validation de l'exploitant	Nmo 8-95
5. Spécification du programme d'exploitation et de maintenance	Nmo 8-96
6. Limitations des routes survolant des étendues d'eau	Nmo 8-96
NMO : 8.7.1.16 Transport de marchandises en cabine des passagers	Nmo 8-97
1. Généralités	Nmo 8-97
NMO : 8.8.1.8 Familiarisation aux procédures compagnie.....	Nmo 8-99
1. Généralités	Nmo 8-99
NMO : 8.8.1.9 Formation initiale aux marchandises dangereuses	Nmo 8-100
1. Généralités	Nmo 8-100
NMO : 8.8.1.11 Formation initiale aux facteurs humains	Nmo 8-104
1. Généralités	Nmo 8-104
NMO : 8.8.1.12 Formation au maniement des équipements de sécurité.....	Nmo 8-105
1. Généralités	Nmo 8-105
NMO : 8.8.1.13-A Formation initiale sur les opérations au sol pour aéronef – équipage de conduite.....	Nmo 8-109
1. Généralités	Nmo 8-109

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

NMO : 8.8.1.13-B Formation initiale sur les opérations au sol - membre d'équipage de cabine	Nmo 8-115
1. Généralités	Nmo 8-115
NMO : 8.8.1.13-C Formation initiale sur les opérations au sol – agent technique d'exploitation	Nmo 8-118
1. Généralités	Nmo 8-118
NMO : 8.8.1.14 Formation initiale au pilotage d'aéronefs	Nmo 8-121
1. Généralités	Nmo 8-121
NMO : 8.8.1.15 Formation initiale aux opérations spéciales	Nmo 8-124
1. Généralités	Nmo 8-124
NMO : 8.8.1.16 Formation sur les différences entre aéronefs de même type	Nmo 8-125
1. Généralités	Nmo 8-125
NMO : 8.8.1.19 Contrôle de compétence sur avions et instruments	Nmo 8-126
1. Généralités	Nmo 8-126
NMO : 8.8.1.21 Equipage de conduite à faible niveau d'expérience – vol commercial	Nmo 8-128
1. Généralités	Nmo 8-128
NMO : 8.8.1.22 Contrôle de compétence de l'ingénieur navigant	Nmo 8-129
1. Généralités	Nmo 8-129
NMO : 8.8.1.23 Contrôle de compétence des membres d'équipage de cabine	Nmo 8-130
1. Généralités	Nmo 8-130
NMO : 8.8.1.24 Contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation	Nmo 8-132
1. Généralités	Nmo 8-132
NMO : 8.8.1.32 Formation périodique : membres d'équipage de conduite	Nmo 8-133
1. Généralités	Nmo 8-133
NMO : 8.8.1.33 Formation aux opérations urgentes : membres d'équipage de cabine ...	Nmo 8-138
1. Généralités	Nmo 8-138
NMO : 8.8.1.34 Formation périodique : agent technique d'exploitation	Nmo 8-141
1. Généralités	Nmo 8-141
NMO : 8.8.1.36 Formation d'instructeur en vol	Nmo 8-142
1. Généralités	Nmo 8-142
NMO : 8.8.1.37 Qualification d'instructeur	Nmo 8-144
1. Généralités	Nmo 8-144

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
1. SOMMAIRE				
i	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
2. TABLE DES MATIÈRES				
ii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
iii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
iv	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
v	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
vi	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
vii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
viii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
ix	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
x	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xi	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES				
xii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xiii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xiv	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xv	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xvi	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xvii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xviii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xix	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xx	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4. LISTE DES AMENDEMENTS				
xxi	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xxii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5. DOCUMENTS DE REFERENCE				
xxiii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
6. ABREVIATIONS				
xxiv	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xxv	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xxvi	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
xxvii	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS				
1-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-7	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-8	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
1-9	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-10	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-11	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-12	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-13	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-14	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-15	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-16	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-17	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
1-18	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 2 : EXIGENCES GENERALES D'EXPLOITATION				
2-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
2-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
2-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
2-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 3 : EXIGENCES EN MATIERE D'EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS				
3-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
3-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 4 : TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE				
4-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-7	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-8	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-9	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
4-10	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 5 : CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION				
5-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-7	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-8	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-9	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-10	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
5-11	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-12	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-13	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-14	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-15	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-16	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-17	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-18	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-19	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-20	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-21	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-22	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-23	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-24	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-25	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-26	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-27	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-28	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-29	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-30	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-31	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-32	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-33	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-34	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-35	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-36	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-37	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
5-38	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 6 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS				
6-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
6-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
6-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 7 : TRAITEMENT DES PASSAGERS				
7-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
7-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
7-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
7-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
7-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 8 : QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS, DU PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE, DE CABINE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION				
8-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018



**RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE
EXPLOITATION TECHNIQUE DES
AÉRONEFS**

RACD 08 - Partie 1

4^{ème} édition : Avril 2018

Amendement 04 : 18/04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
8-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-7	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-8	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-9	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-10	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-11	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-12	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-13	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-14	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-15	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-16	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-17	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-18	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-19	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-20	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
8-21	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 9 : APPROBATION DE VOL				
9-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
9-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
9-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
9-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 10 : SURETE				
10-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
10-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
10-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
CHAPITRE 11 : MARCHANDISES DANGEREUSES				
11-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
11-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
11-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NORME DE MISE EN ŒUVRE				
NMO : 8.1.1.2 : SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS				
Nmo 8-1	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-2	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-3	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.2.1.5: INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS EN PANNE				
Nmo 8-4	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-5	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.1.5 CONSERVATION ET MAINTIEN DES DOSSIERS DE L'EXPLOITANT				
Nmo 8-6	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-7	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-8	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
NMO : 8.5.1.10 INFORMATION ET CARTES DE CONSIGNES AUX PASSAGERS				
Nmo 8-9	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-10	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.1.11 PROGRAMME DE FORMATION				
Nmo 8-11	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-12	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-13	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-14	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.1.16 SYSTÈME DE VÉRIFICATION DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES				
Nmo 8-15	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.1.18 SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS				
Nmo 8-16	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.3.2 NIVEAUX DES SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (RFFS).				
Nmo 8-17	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-18	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-19	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-20	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-21	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.3.5 SYSTÈMES D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD) OU AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION				
Nmo 8-22	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-23	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-24	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-25	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-26	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-27	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.3.13-A PROGRAMME DE DÉGIVRAGE ET ANTIGIVRAGE				
Nmo 8-28	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-29	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-30	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-31	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-32	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-33	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-34	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-35	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-36	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.3.13-B SOURCES DE BULLETINS MÉTÉOROLOGIQUES				
Nmo 8-37	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.3.22 SYSTÈME DE CONTRÔLE DES DONNÉES DE MASSE ET CENTRAGE				
Nmo 8-38	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-39	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-40	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-41	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-42	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-43	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-44	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-45	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-46	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-47	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.7.1 ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'EXPLOITATION D'AVIONS À TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE, Y COMPRIS LES VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO).				
Nmo 8-48	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-49	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-50	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-51	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-52	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-53	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-54	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-55	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-56	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-57	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-58	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-59	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-60	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-61	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-62	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-63	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-64	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-65	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-66	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-67	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-68	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.10.1-A ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'ÉLABORATION DES RÈGLES NORMATIVES POUR LA GESTION DE LA FATIGUE				
Nmo 8-69	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-70	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-71	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-72	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-73	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-74	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-75	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-76	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-77	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.5.10.1-B SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE				
Nmo 8-78	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-79	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-80	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-81	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.6.1.2 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS				
Nmo 8-82	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-83	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-84	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-85	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-86	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-87	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-88	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-89	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.6.1.4 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS APPROUVÉS D'AVIONS MONOTEURS À TURBINES DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOLS AUX INSTRUMENTS (IMC)				
Nmo 8-90	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-91	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-92	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-93	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.6.1.4-A ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES CONCERNANT LES VOLS APPROUVÉS D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)				
Nmo 8-94	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-95	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-96	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.7.1.16 TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CABINE DES PASSAGERS				
Nmo 8-97	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-98	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.8 FAMILIARISATION AUX PROCÉDURES COMPAGNIE				
Nmo 8-99	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.9 FORMATION INITIALE AUX MARCHANDISES DANGEREUSES				
Nmo 8-100	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-101	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-102	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-103	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.11 FORMATION INITIALE AUX FACTEURS HUMAINS				
Nmo 8-104	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.12 FORMATION AU MANIEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ				
Nmo 8-105	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-106	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-107	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-108	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.13-A FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL POUR AÉRONEF – ÉQUIPAGE DE CONDUITE				
Nmo 8-109	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-110	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-111	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-112	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-113	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-114	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.13-B FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL- MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE				
Nmo 8-115	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-116	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-117	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.13-C FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION				
Nmo 8-118	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-119	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-120	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.14 FORMATION INITIALE AU PILOTAGE D'AÉRONEFS				
Nmo 8-121	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-122	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-123	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.15 FORMATION INITIALE AUX OPÉRATIONS SPÉCIALE				
Nmo 8-124	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.16 FORMATION SUR LES DIFFÉRENCES ENTRE AÉRONEFS DE MÊME TYPE				
Nmo 8-125	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.19 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE SUR AVIONS ET INSTRUMENTS				
Nmo 8-126	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-127	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.21 EQUIPAGE DE CONDUITE À FAIBLE NIVEAU D'EXPÉRIENCE – VOL COMMERCIAL				
Nmo 8-128	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.22 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DE L'INGÉNIEUR NAVIGANT				
Nmo 8-129	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.23 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE				
Nmo 8-130	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-131	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.24 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION				
Nmo 8-132	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.32 FORMATION PÉRIODIQUE : MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE				
Nmo 8-133	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-134	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-135	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-136	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-137	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.33 FORMATION AUX OPÉRATIONS URGENTES : MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE				
Nmo 8-138	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-139	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-140	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.34 FORMATION PÉRIODIQUE : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION				
Nmo 8-141	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.36 FORMATION D'INSTRUCTEUR EN VOL				
Nmo 8-142	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-143	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
NMO : 8.8.1.37 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR				
Nmo 8-144	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018
Nmo 8-145	04	Avril 2018	04	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

4. LISTE DES AMENDEMENTS

Amendement	Date	Objet	Auteur	Approbation
00 (1 ^{ère} édition)	15 Septembre 2012	Création du document	DET	DG/AAC
01 (2 ^{ème} édition)	15 Août 2015	Révision complète du RACD et intégration des dispositions de l'amendement n° 38 de l'annexe 6 à la convention de Chicago.	DET	DG/AAC
01A (2 ^{ème} édition)	18 Aout 2016	<p>Reformulation de la section 8.7.1.25 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour un pilote nouvellement qualifié qui sort du simulateur de vol, le temps d'attente avant de passer aux commandes de l'avion doit être réduit le plus possible pour éviter d'atteindre la butée, sortie de simulateur /début des vols qui est de l'ordre de 45 jours. ▪ Le nombre de décollages et d'atterrissages fixé à 2 lors des tours de piste est insuffisant au regard de ce qui se fait partout ailleurs. <p>Sections 8.3.1.4, 8.3.1.11, 8.3.1.12 et 8.3.1.16 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le choix pour l'entretien s'effectue par un OMA conformément au RACD 05-3 et non selon un système équivalent. ▪ Les indications relatives au MCM et au PM retirés du présent RACD 08 – partie car contenu dans les guides GIAAC-AIR-05-01 et GIAAC-AIR-05-03 <p>Section 8.3.1.14: reformulation du texte</p>	DET	DG/AAC
02 (2 ^{ème} édition)	15 Novembre 2016	<p>Insertion des dispositions de l'amendement n°39 de l'annexe 6 à la convention de Chicago relatives à (au) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Suivi des aéronefs à la sous-section 8.3.1.16.3 ▪ Contrôle en escale- Fonction d'ATE à la section 8.7.1.28 <p>Insertion des dispositions de l'amendement n°40 de l'annexe 6 à la convention de Chicago relatives à (au) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'utilisation des enregistrements ou les transcriptions du FDR et de l'ADRS ▪ L'utilisation des ceintures et harnais de sécurité pour les membres d'équipages de conduite aux § 8.4.1.8 (c) et (d) ▪ Durée de fonctionnement d'extinction d'incendie de fret à la section 8.5.3.27 ▪ L'exigence de production du compte rendu en vol (AIREP) au § 8.5.3.2 (a) ▪ Vols intérieurs de transport commercial à la section 8.11.1.6 	DET	DG/AAC
03 (3 ^{ème} édition)	04 novembre 2017	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des dispositions de l'amendement 40A, 40B, 40C, 41, 42 et 43 de l'annexe 6, 10^{ème} édition à la convention de Chicago ; ▪ Application des spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) ▪ Changement du format de présentation des cartouches et du système de pagination, 	DET	DG/AAC
04 4 ^{ème} Edition	18 avril 2018	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des dispositions de l'amendement, 42 et 43 de l'annexe 6, 10^{ème} édition à la convention de Chicago ; ▪ Méthodes de gestion de la fatigue ; ▪ Harmonisation et alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN), système de vision améliorée (EVS) et considérations relatives à l'extinction des incendies de fret dans le cas de déroutement ; ▪ La communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) ; 		

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ; ▪ Utilisation d'un format de compte rendu mondial amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes ; ▪ Mise en œuvre du suivi normal des aéronefs ; ▪ Orientations sur les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) ; ▪ Sûreté du poste de pilotage ; ▪ Harmonisation et alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; ▪ Modifications résultant de l'examen et de la restructuration de l'annexe 15 ; ▪ Modifications résultant de la restructuration des procédures pour les services de la navigation aérienne 		

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- 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 ;
- Annexe 6, partie I, 9^{ème} édition 2016 amendement 39
- Annexes 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 7 ; 8 ; 9 ; 10 Vol III (Partie 1 & 2), Vol IV ; 11 ; 12 ; 13 ; 14 Vol I ; 15 ; 16 ; 18 et 19
- Doc 4444 Gestion du trafic aérien
- Doc 9481 Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses
- Doc 9760 Manuel de Navigabilité ;
- Doc 8168 Exploitation Technique des Aéronefs ; Vol 1 ; Vol 2
- Doc 9284. Instructions Techniques pour la Sécurité de Transport Aérien des Marchandises Dangereuses ;
- Doc 9859. Manuel de gestion de la sécurité (MGS) ;
- Doc 9976. Flight planning and fuel management manual (FPFM);
- Doc 10000 Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP).
- Doc 9868 Formation
- Doc 9966 Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches
- Doc 10054 Manual on Location of Aircraft in Distress and Flight Recorder Data Recovery
- Doc 9997 Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN)
- Doc 9995 Manuel de formation basée sur des données probantes
- Doc 9613 Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)
- Doc 9379 Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel
- Doc 9625 Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol
- Doc 8335 Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation
- Doc 9137 Manuel des services d'aéroport ; Partie 1 — Sauvetage et lutte contre l'incendie Partie 8 — Exploitation
- Doc 9924 Manuel de surveillance aéronautique
- Doc 9365 Manuel d'exploitation tous temps
- Doc 7192 Manuel d'instruction Partie D-3 — Agent technique d'exploitation
- Doc 9683 Manuel d'instruction sur les facteurs humains
- Doc 10011 Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement Doc 9640 Manuel sur les activités de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs
- Doc 10020 Manuel sur les sacoches de vol électroniques (EFB)
- Doc 9574 Manuel sur un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus
- Doc 9869 Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual [anciennement intitulé Manuel des performances de communication requises (RCP)]
- Doc 9587 Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international
- Doc 9376 Rédaction d'un manuel d'exploitation

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

6. ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

AAC/RDC	: Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo : Autorité.
ACAS	: Système anticollision embarqué
ADAC	: Avion à décollage et atterrissage courts
ADAV	: Avion à décollage et atterrissage verticaux
ADRS	: Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS	: Surveillance dépendante automatique
ADS-C	: Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AEO	: Tous moteurs en fonctionnement
AGA	: Aérodomes, routes aériennes et aides au sol
AIG	: Enquêtes et prévention des accidents
AIR	: Enregistreur d'images embarqué
AIRS	: Système d'enregistrement d'images embarqué
AOC	: Permis d'exploitation aérienne
APCH	: Approche
AR	: Autorisation obligatoire
ARINC	: Aeronautical Radio, Inc
ASDA	: Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ASE	: Erreur de système altimétrique
ASIE/PAC	: Asie/Pacifique
ATC	: Contrôle de la circulation aérienne
ATM	: Gestion du trafic aérien
ATN	: Réseau de télécommunications aéronautiques
ATS	: Service de la circulation aérienne
CADV	: Commandes automatiques de vol
CARS	: Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
CAT I	: Catégorie I
CAT II	: Catégorie II
CAT III	: Catégorie III
CAT IIIA	: Catégorie IIIA
CAT IIIB	: Catégorie IIIB
CAT IIIC	: Catégorie IIIC
CFIT	: Impact sans perte de contrôle
Cm	: Centimètre
COMAT	: Matériel de l'exploitant
CPDLC	: Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CPDLC	: Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRM	: Gestion des ressources en équipe
CTA	: Certificat de Transporteur Aérien, équivalent d'AOC (Air Operator Certificate) ou PEA (Permis d'Exploitation Aérienne)

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CVR	: Enregistreur de conversations de poste de pilotage
CVS	: Système de vision combiné
DA	: Altitude de décision
DA/H	: Altitude/hauteur de décision
DC	: Courant continu
DEL	: Diode électroluminescente
DH	: Hauteur de décision
DLR	: Enregistreur de liaison de données
DLRS	: Système d'enregistrement de liaison de données
DME	: Dispositif de mesure de distance
DSTRK	: Route désirée
ECAM	: Moniteur électronique centralisé de bord
EDTO	: Vol à temps de déroutement prolongé
EFB	: Sacoche de vol électronique
EFIS	: Système d'instruments de vol électroniques
EGT	: Température des gaz d'échappement
EICAS	: Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	: Émetteur de localisation d'urgence
ELT (AD)	: ELT automatique largable
ELT(AF)	: ELT automatique fixe
ELT(AP)	: ELT automatique portatif
ELT(S)	: ELT de survie
EPR	: Rapport de pressions moteur
EUROCAE	: Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
EVS	: Système de vision améliorée
FANS	: Futurs systèmes de navigation aérienne
FDAP	: Flight Data Analysis Programmes
FDR	: Enregistreur de données de vol
FL	: Niveau de vol
FM	: Modulation de fréquence
FRMS	: Système de gestion des risques de la fatigue
Ft	: Pied
ft/min	: Pied(s) par minute
g	: Accélération de la pesanteur
GCAS	: Système de prévention des collisions avec le sol
GNSS	: Système mondial de navigation par satellite
GPWS	: Dispositif avertisseur de proximité du sol
HPa	: Hectopascal
HUD	: Visualisation tête haute
IFR	: Règles de vol aux instruments
ILS	: Système d'atterrissage aux instruments
IMC	: Conditions météorologiques de vol aux instruments
inHg	: Pouce de mercure

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

INS	: Système de navigation par inertie
ISA	: Atmosphère type internationale
kg	: Kilogramme
kg/m²	: Kilogramme par mètre carré
km	: Kilomètre
km/h	: Kilomètre(s) par heure
kt	: Nœud
kt/s	: Nœud par seconde
LDA	: Distance utilisable à l'atterrissage
lbf	: Livre-force
LEC/CDL	: Liste d'écarts de configuration
LED	: Diode électroluminescente
LME/MEL	: Liste minimale d'équipements
LMER	: Liste minimale d'équipements de référence
LOFT	: Entraînement type vol de ligne
m	: Mètre
mb	: millibar
MCM	: Manuel de Contrôle de Maintenance
MDA	: Altitude minimale de descente
MDA/H	: Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	: Hauteur minimale de descente
MHz	: Méga hertz
MLS	: Système d'atterrissage hyperfréquences
MNPS	: Spécifications de performances minimales de navigation
m/s	: Mètre par seconde
m/s²	: Mètre par seconde au carré
N	: Newton
N1	: Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
N2	: Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux Étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
N3	: Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
NAV	: Navigation
NM	: Mille marin
NVIS	: Systèmes de vision nocturne
OCA	: Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	: Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	: Hauteur de franchissement d'obstacles
OEI	: Un moteur hors de fonctionnement
OMA	: Organisme de Maintenance Agréé
PANS	: Procédures pour les services de navigation aérienne

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

PBC	: Communication basée sur la performance
PBN	: Navigation fondée sur les performances
PBS	: Surveillance basée sur la performance
RCP	: Performances de communications requises
RFFS	: Niveaux des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie
RNAV	: Navigation de surface
RNP	: Qualité de navigation requise
RSP	: Performance de surveillance requise
RTCA	: Radio Technical Commission for Aeronautics
RVA	: Régie des voies aériennes
RVR	: Portée visuelle de piste
RVSM	: Minimum de séparation verticale réduit
SICASP	: Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SMS	: Système de gestion de la sécurité.
SOP	: Procédures d'exploitations normalisées
SSLI	: Service de Sauvetage et de Lutte contre Incendie (RFFS)
SST	: avion supersonique de transport
SVS	: Système de vision synthétique
TAWS	: Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	: Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision
TLA	: Angle de manette de poussée/puissance
TLS	: Niveau de sécurité visé
TODA	: Distance utilisable au décollage
TORA	: Distance de roulement utilisable au décollage
TVE	: Erreur verticale totale
UTC	: Temps universel coordonné
VC	: Vitesse corrigée
V_D	: Vitesse de calcul en piqué
VFR	: Règles de vol à vue
VMC	: Conditions météorologiques de vol à vue
V_{MC}	: Vitesse minimale de contrôle, moteur critique hors de fonctionnement
VOR	: Radiophare omnidirectionnel VHF
V_{S0}	: Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage stabilisé en configuration d'atterrissage
V_{S1}	: Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé
VV	: Vitesse vraie
WXR	: Conditions météorologiques

Les symboles suivants sont utilisés dans la présente réglementation :

°C	: Degré Celsius
%	: Pour cent

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

RACD 08 - EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 1

**Aviation de transport commercial domestique et
International - avions**

Exigences Règlementaires

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les règlements du RACD 08-Partie 1, sont applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial domestique et international.

Note 1 - Les règlements applicables aux vols d'aviation générale domestique et internationale par avion figurent dans le RACD 08-Partie 2.

Note 2 - Les règlements applicables aux vols de transport commercial domestique et international aux vols d'aviation générale par hélicoptère figurent dans le RACD 08- Partie 3.

Note 3 - La section 8.1.1.7 du présent règlement est applicable à partir du 8 novembre 2018.

- (b) Le présent règlement définit les exigences relatives :
- (1) à l'exploitation des avions effectuée par un exploitant certifié ou agréé en République Démocratique du Congo avec un ou des avions immatriculés en République Démocratique du Congo ou dans un Etat étranger ;
 - (2) à l'exploitation des avions par les exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial. Ces vols sont effectués dans le cadre de services aériens domestiques et internationaux réguliers et de services aériens domestiques et internationaux non réguliers contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (c) Pour une exploitation en dehors la République Démocratique du Congo, tous les pilotes et exploitants certifiés ou agréés par l'Autorité respectent les exigences de la présente réglementation à moins que cela n'entraîne une violation des lois de l'État dans lequel ils opèrent tel que spécifié à la section 8.4.1.2 du présent règlement.

8.1.1.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Note - La Convention relative à l'aviation civile internationale prescrit des fonctions que l'Etat d'immatriculation a selon le cas, le droit ou le devoir d'exercer.

- (a) Lorsque la RD Congo se trouve dans l'impossibilité de s'acquitter convenablement de ses responsabilités dans le cas où un avion immatriculé par elle est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État, la RD Congo délègue par accord avec cet État, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'État d'immatriculation mais que L'Autorité peut exercer mieux qu'elle.
- (b) Lorsqu'un exploitant autorisé par la RD Congo assure des services internationaux au moyen d'une flotte d'avions qui ne sont pas tous immatriculés par la RD Congo, aucune des dispositions du présent règlement ne s'oppose à ce que la RD Congo et les États intéressés exercent conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.1.1.3 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant veille à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ses avions sont en service.
- (b) L'exploitant veille à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux aérodromes qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.
- (c) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné. Cette disposition n'affecte en rien les droits ni les obligations d'un État vis-à-vis de l'exploitation des avions immatriculés par lui.
- (d) La responsabilité du contrôle de l'exploitation n'est déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.

Le manuel d'inspecteur OPS, MIAAC-OPS-01 et le RACD 08-partie 1 contiennent les éléments indicatifs sur le service de contrôle d'exploitation et le rôle de l'agent technique d'exploitation. Le RACD 02 contient les spécifications relatives à l'âge, à la compétence, aux connaissances et à l'expérience des ATE titulaire d'une licence.

- (e) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou des personnes, l'agent technique d'exploitation doit s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées à la section 8.5.6 informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.
- (f) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avisera sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à L'Autorité.
- (g) L'exploitant doit faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

Ces renseignements peuvent être consignés dans le manuel d'exploitation ou fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable.

- (h) L'exploitant veille à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié à la section 1.2.9 du RACD 02.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.1.1.4 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO PAR UN EXPLOITANT ÉTRANGER

- (a) Lorsque l'Autorité constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables à l'intérieur de la République Démocratique du Congo ou pose un problème de sécurité grave similaire, elle notifie immédiatement la chose à l'exploitant et, si la situation le justifie, à L'Autorité. Si L'Autorité n'est pas aussi l'État d'immatriculation, la chose est également notifiée à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet État et justifie l'envoi d'une notification.
- (b) Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés au paragraphe 8.4.1.3(a), si la situation et sa solution le justifient, l'État sur le territoire duquel l'opération est effectuée entre en consultation avec L'Autorité et, s'il y a lieu, l'État d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

Note - Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation donne des orientations sur la surveillance des opérations effectuées par des exploitants d'autres États. Il contient aussi des indications sur la consultation spécifiée au § 8.1.1.4(b) et sur les activités connexes, notamment la clause type de l'OACI sur la sécurité de l'aviation, qui, lorsqu'elle fait partie d'un accord bilatéral ou multilatéral de services aériens, prévoit une consultation entre les États quand l'une quelconque des parties à l'accord constate un problème de sécurité.

8.1.1.5 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Note - Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien se trouvent dans le RACD 19 « Gestion de la sécurité ».

- (a) Tout exploitant d'avions dont la masse au décollage certifiée excède 20 000 kg doit établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.
- (b) Tout exploitant d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg établit et maintient un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.

Note - Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement d'un programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.

- (c) Les programmes d'analyse des données de vol ne sont pas punitifs et doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions du RACD 19.

Note - Le Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) contient des éléments indicatifs sur l'établissement des programmes d'analyse des données de vol.

- (d) Nul ne doit utiliser des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec le RACD 13, sauf :
- (1) s'ils se rapportent à un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par le RACD 19 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées par le RACD 19 ; ou
- (3) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues au RACD 07-1, Appendice 1 : Enregistreurs de bord, section : Systèmes d'enregistrement des données d'aéronef (ADRS).

Note 1 - Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent dans le Programme National de la Sécurité de la RD Congo : principes relatifs à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes.

Note 2 - Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RACD 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par le RACD 13.

- (e) Nul ne doit utiliser des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec le RACD 13, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par le RACD 19 et :
 - (1) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;
 - (2) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol spécifié dans le présent règlement ;
 - (3) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
 - (4) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
 - (5) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

Note - Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, tout exploitant doit établir un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation. Les éléments indicatifs sur la création et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols figurent dans la NMO : 8.1.1.5

- (f) L'utilisation des enregistrements ou les transcriptions du FDR, de l'ADRS aussi bien que la classe B et de la classe C AIR et AIRS pour des buts autres que la recherche sur un accident et un incident selon le RACD 13 n'est pas permise sauf là où l'enregistrement ou les transcriptions sont sujets à la protection accordée par le RACD 19 :
 - (1) sont utilisés par l'exploitant pour la navigabilité ou les entretiens ;
 - (2) sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse de données de vol requis au présent règlement ;
 - (3) sont cherchés pour l'usage dans la marche à suivre non liée à un événement comportant une enquête sur un accident ou incident ;
 - (4) sont re- identifiés : ou
 - (5) sont révélés sous des procédures bloquées.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.1.1.6 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACD 02, 1.2.7 et RACD 18 - 2, 2. 5.

8.1.1.7 SUIVI DES AÉRONEFS (Applicable à partir du 8 novembre 2018)

- (a) L'exploitant doit établir une capacité permettant de suivre les avions d'un bout à l'autre de sa zone d'exploitation.
- (b) l'exploitant doit assurer le suivi de la position d'un avion par le biais de comptes rendus automatisés au moins toutes les 15 minutes durant la ou les parties du vol, lorsque :
 - (1) la masse maximale au décollage certifiée de l'avion est supérieure à 27 000 kg et le nombre de sièges passagers, supérieur à 19 ;
 - (2) l'organisme ATS obtient des informations sur la position de l'avion à des intervalles de plus de 15 minutes.

Note - Le RACD 18 -1 chapitre 2 § 2.17 contient des dispositions sur la coordination entre l'exploitant et les prestataires de services de la circulation aérienne pour ce qui est des messages de compte rendu de position.

- (c) l'exploitant assure le suivi de la position d'un avion par le biais de comptes rendus automatisés au moins toutes les 15 minutes durant la ou les parties du vol qu'il est prévu d'effectuer dans des régions océaniques, lorsque :
 - (1) la masse maximale au décollage certifiée de l'avion est supérieure à 45 500 kg et le nombre de sièges passagers, supérieur à 19 ;
 - (2) l'organisme ATS obtient des informations sur la position de l'avion à des intervalles de plus de 15 minutes.

Le chapitre 2, section 2.17 du RACD 18 -1 contient des dispositions sur la coordination entre l'exploitant et les prestataires de services de la circulation aérienne pour ce qui est des messages de compte rendu de position.

- (d) Indépendamment des dispositions des § 8.1.1.7(b) et (c), L'Autorité peut, sur la base des résultats d'un processus d'évaluation des risques approuvé et mis en œuvre par l'exploitant, autoriser des variations des intervalles des comptes rendus automatisés.

Ce processus montre comment les risques pour l'exploitation découlant de ces variations peuvent être gérés et comprend au minimum les éléments suivants :

- (1) possibilités des systèmes et processus de contrôle opérationnel de l'exploitant, y compris ceux qui servent à contacter les organismes des services de la circulation aérienne ;
- (2) possibilités générales de l'avion et de ses systèmes ;
- (3) moyens disponibles pour déterminer la position de l'avion et communiquer avec ce dernier ;
- (4) fréquence et durée des intervalles entre les comptes rendus automatisés ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (5) conséquences quant aux facteurs humains découlant des modifications des procédures à suivre par les équipages de conduite ;
- (6) mesures d'atténuation et procédures d'urgence spécifiques.

Note - On trouve des orientations sur l'élaboration, la mise en œuvre et l'approbation du processus d'évaluation des risques qui permet de faire varier la nécessité des comptes rendus automatiques et l'intervalle requis, y compris des exemples de variation, dans les Lignes directrices sur la mise en œuvre du suivi des aéronefs. (Cir 347).

- (e) L'exploitant doit établir des procédures, qui sont approuvées par l'Autorité, pour la conservation des données de suivi des aéronefs afin d'aider les SAR à déterminer la dernière position connue d'un aéronef.

Note - Voir au RACD 09-2 ; § 9.2.1.2 (c) (1) les responsabilités des exploitants qui confient à des tierces parties le suivi des aéronefs visé à la section 8.1.1.7.

8.1.1.8 DÉFINITIONS

Pour l'application du présent règlement relatif à l'exploitation technique des avions de transport commercial, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
- (2) **Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :
 - (i) **Aérodrome de dégagement au décollage.** Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
 - (ii) **Aérodrome de dégagement en route.** Aérodrome où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.
 - (iii) **Aérodrome de dégagement à destination.** Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note - L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

- (3) **Aérodrome isolé.** Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé
- (4) **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.
- (5) **Agent technique d'exploitation.** Personne, titulaire d'une licence et dûment qualifiée conformément au RACD 02, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

- (6) Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1 - L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2 - On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3 - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

- (7) Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1 - L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2 - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de franchissement d'obstacles » et abrégées « OCA/H ».

- (8) Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1 - L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2 - On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3 - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur minimale de descente » et abrégées « MDA/H ».

- (9) Altitude-pression.** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type (voir RACD 05).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (10) **Approche finale en descente continue (CDFA).** Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.
- (11) **Analyse des données de vol.** Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.
- (12) **Atterrissage forcé en sécurité.** Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.
- (13) **Autorité.** Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo (AAC/RDC).
- (14) **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.
- (15) **Avion léger.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.
- (16) **Avion lourd.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.
- (17) **Carburant critique EDTO.** Quantité de carburant nécessaire pour le vol jusqu'à un aérodrome de décollage en route compte tenu de la possibilité d'une panne du système le plus contraignant au point le plus critique de la route.

Note - La NMO 8.5.7.1 contient des orientations sur des scénarios carburant critique EDTO.

- (18) **Certificat de Transporteur Aérien (CTA).** Equivalent du Permis d'Exploitation Aérienne : Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.
- (19) **COMAT.** Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.
- (20) **Communication basée sur la performance (PBC).** Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Note - Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

- (21) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond (voir RACD 18 - 2), inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note - Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au RACD 18 - 2.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

(22) Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond (voir RACD 18 - 2), égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note - Les minimums spécifiés figurent au RACD 18 - 2.

(23) Contrôle d'exploitation. Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(24) Dirigeant responsable. La personne acceptable par l'Autorité qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités de maintenance peuvent être financées et mises en œuvre au niveau exigé par l'Autorité et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

(25) Distance utilisable à l'atterrissage (LDA). Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

(26) Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

(27) Émetteur de localisation d'urgence (ELT). Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- (i) ELT automatique fixe (ELT [AF]). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.
- (ii) ELT automatique portatif (ELT [AP]). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.
- (iii) ELT automatique largable (ELT [AD]). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
- (iv) ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompt utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

(28) 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.

(29) Enregistrements de maintien de la navigabilité. Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.

(30) Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

(31) Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

(32) Erreur de système altimétrique (ASE). Différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (33) **Erreur verticale totale (TVE).** Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouvent un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).
- (34) **État de l'aérodrome.** État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
- (35) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (36) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note - Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation, et ce conformément à la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international.

- (37) **Examineur en vol (Evalueur aérien ou d'Aéronef).** Personne qualifiée et autorisée par l'Autorité à effectuer des tests de connaissance pour les pilotes, des épreuves pratiques pour les candidats aux licences, aux qualifications ou des contrôles de connaissance, en vertu des termes de la réglementation en vigueur.
- (38) **Examineur en vol (Evalueur simulateur).** Personne qualifiée pour mener une évaluation uniquement dans un simulateur ou dans un appareil d'entraînement au vol pour un type particulier d'aéronef au profit d'un exploitant ou de l'Autorité.
- (39) **Exploitant ou exploitant de services aériens.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (40) **Fatigue.** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et à sa capacité s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.
- (41) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent (applicable jusqu'au 04 novembre 2020).
- (42) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, conformément au règlement applicable de navigabilité (applicable à compter du 05 novembre 2020).
- (43) **Licence d'exploitation.** Document exigé à toute personne physique ou morale exploitant à titre professionnel un ou plusieurs aéronefs ;
- (44) **Liste d'écarts de configuration (LEC).** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (45) **Liste minimale d'équipements (LME).** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
- (46) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.
- (47) **Location avec équipage.** Un aéronef loué avec équipage.
- (48) **Location coque nue.** Un aéronef loué sans équipage.
- (49) **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 défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation (applicable jusqu'au 4 novembre 2020).
- (50) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation (applicable à compter de 05 novembre 2020).
- (51) **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.
- (52) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (53) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme (applicable jusqu'au 4 novembre 2020).
- (54) **Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.
- (55) **Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.
- (56) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Manuel, acceptable pour L'Autorité, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

Note - Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(57) Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Note - La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans le RACD 15-1 chapitre 3.

(58) Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(59) Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(60) Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(61) Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(62) Minimums opérationnels d'aérodrome. Limites d'utilisation d'un aérodrome :

- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (ii) pour les opérations d'approche aux instruments 2D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (iii) pour les opérations d'approche aux instruments 3D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) selon le type et/ou la catégorie de l'opération.

(63) Modification. Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

Note - Une modification peut également comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance D'autres orientations sur la maintenance des aéronefs - modification et réparation - figurent aussi dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

(64) 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).

(65) Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Note - La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18/04/2018

(66) Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné

Note - Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

(67) Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

(68) Niveau de sécurité visé (TLS). Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.

(69) Nuit. Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente

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

(70) Opérations d'approche aux instruments. Approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

- (i) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- (ii) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

Note - Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

- (i) une aide de radionavigation au sol ; ou
- (ii) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.

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

(72) Période de repos. Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

(73) Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

(74) Période de service de vol. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

(75) Permis d'exploitation aérienne (AOC/CTA). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés

Note - L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).

(76) Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(77) Pilote de relève en croisière. Membre d'équipage de conduite chargé de remplir des fonctions de pilote pendant la phase de croisière du vol afin de permettre au pilote commandant de bord ou à un copilote de prendre un repos prévu.

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

(79) Plan de vol exploitation. Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

(80) Piste contaminée. Une piste est contaminée quand une partie significative de sa superficie (si dans les secteurs d'isolement ou pas) dans sa longueur et largeur utilisable est couverte par un ou plusieurs substances énumérées dans le descripteur de la condition de surface de piste.

Note - Les informations supplémentaires sur le descripteur de l'état de la surface des pistes sont contenues dans le RACD 14 – Volume 1.

(81) Piste humide. Surface de la piste juste couverte par une humidité ou l'eau de 3mm profondeurs évidentes dans le domaine prévu de son utilisation.

(82) Piste mouillée. La surface de la piste est recouverte d'humidité visible ou de 3 mm d'eau ou moins dans la zone qui doit être utilisée.

(83) Piste sèche. Une piste est considérée comme sèche si sa surface ne présente ni humidité visible ni contaminants dans la zone qui doit être utilisée.

(84) Point de non-retour. Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'aéronef peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible.

(85) Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

(86) 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.

(87) Procédure d'approche aux instruments (IAP). Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

- (i) Procédure d'approche classique (NPA). Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.

Note - Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D.

- (ii) Procédure d'approche avec guidage vertical (APV). Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.

- (iii) Procédure d'approche de précision (PA). Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

- (88) **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.
- (89) **Programme national de sécurité.** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (90) **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.
- (91) **Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type (applicable jusqu'au 04 novembre 2020).
- (92) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité (applicable à compter du 05 novembre 2020).
- (93) **Sacoche de vol électronique (EFB).** Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.
- (94) **Segment d'approche finale (FAS).** Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage
- (95) **Service.** Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18/04/2018

- (96) **Services d'assistance en escale.** Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.
- (97) **Service de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
- (98) **Seuil de temps.** Distance jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, exprimée en temps et fixée par L'Autorité, au-delà de laquelle il est obligatoire d'obtenir une approbation EDTO de L'Autorité.
- (99) **Sièges passagers au niveau des issues de secours.** Sièges à partir desquels les passagers ont un accès direct aux issues de secours, et sièges situés dans des rangées de sièges entre lesquelles les passagers doivent passer pour accéder aux issues de secours. Ces rangées comprennent les sièges allant de l'allée à l'issue de secours.
- (100) **Siège passager avec "accès direct".** Siège à partir duquel un passager accède directement à l'issue de secours sans emprunter un couloir ou passer autour d'un obstacle.
- (101) **Simulateur d'entraînement au vol.** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - (ii) entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - (iii) entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- (102) **Spécification de navigation.** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :
- (i) spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).
 - (ii) spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

Note - Le terme **RNP**, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé du présent règlement, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent règlement, il est utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances.

(103) Spécifications d'exploitation. Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(104) Spécification de performance de communication requise (RCP). Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

(105) Spécification de performance de surveillance requise (RSP). Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

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

(107) Suivi des aéronefs. Processus établi par l'exploitant qui tient et actualise à intervalles réguliers un registre au sol de la position à quatre dimensions d'aéronefs en vol.

(108) Surveillance basée sur la performance (PBS). Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Note - Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(109) Système de documents sur la sécurité des vols. Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(110) Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

(111) Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(112) Système significatif pour l'exploitation EDTO. Système de bord dont une panne ou une dégradation du fonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

le fonctionnement continu est particulièrement important pour la sécurité du vol et de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

(113) Système de vision améliorée (EVS). Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

Note - L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).

(114) Système de vision combiné (CVS). Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).

(115) Système de vision synthétique (SVS). Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

(116) Temps de déroutement maximal. Distance maximale admissible, exprimée en temps, entre un point sur une route et un aéroport de dégagement en route.

(117) Temps de vol - avions. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Note - Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

(118) Tractage d'avion. Une procédure, établie par l'exploitant, qui maintient et met à jour, à l'intervalle standardisé, un enregistrement basé au sol de quatre positions dimensionnelles de chaque avion en vol.

(119) Transporteur aérien. Entreprise de transport aérien possédant un CTA en cours de validité.

(120) Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

(121) Visualisation tête haute (HUD). Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.

(122) Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO). Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aéroport de dégagement en route excède le seuil de temps fixé par L'Autorité.

(123) Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(124) Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 2. EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

8.2.1 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AVION

8.2.1.1 MARQUES D'IMMATRICULATION

- (a) Nul ne doit exploiter un aéronef dont les marques d'immatriculation ne sont pas visibles. Pour les aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo, les marques de nationalité et d'immatriculation doivent être conformes aux dispositions du RACD 04 relatif à l'immatriculation des aéronefs.

8.2.1.2 NAVIGABILITÉ DES AVIONS CIVILS

- (a) Nul ne doit exploiter un avion civil qui n'est pas en état de navigabilité.
- (b) Le pilote commandant de bord s'assure de l'aptitude au vol de l'avion avant le départ.
- (c) Le pilote commandant de bord interrompt un vol dès que possible quand une condition mécanique, électrique ou structurale entraîne la non-navigabilité de l'avion.

8.2.1.3 RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES POUR AUTORISATION DE VOL SPÉCIALE

- (a) Nul ne doit exploiter un avion avec une autorisation de vol spéciale en dehors des dispositions décrites dans les limitations prévues par cette autorisation.

8.2.1.4 INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS DES AVIONS

- (a) Nul ne doit exploiter un avion qui n'est pas équipé d'instruments et de système de navigation appropriés au type d'exploitation.
- (b) Les avions sont équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.
- (c) L'avion est doté d'instruments qui permettent à l'équipage de conduite d'en contrôler la trajectoire de vol, d'exécuter toute manœuvre requise dans le cadre d'une procédure et de respecter les limites d'emploi de l'avion dans les conditions d'exploitation prévues.
- (d) Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, sont approuvés par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.2.1.5 INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS EN PANNE

- (a) En cas de panne d'un instrument ou d'un système de navigation, nul ne doit exploiter l'avion en dehors des dispositions de la liste minimale d'équipements ou d'une dérogation écrite de l'Autorité.
- (b) Les dispositions concernant la liste minimale d'équipement (LME) se trouvent à la section 8.5.1.12 du présent règlement.
- (c) La liste minimale d'équipements tenue à jour reste à bord de l'avion et est accessible à l'équipage de conduite.
- (d) Les instruments et les équipements suivants ne sont pas inclus dans la liste minimale d'équipements (LME) :
 - (1) instruments et équipements requis par les exigences de navigabilité sous lesquelles l'avion a été certifié de type et qui sont essentiels pour une exploitation en toute sécurité sous toutes les conditions de fonctionnement.
 - (2) instruments et équipements requis par une consigne de navigabilité pour être en condition de fonctionnement, à moins que la consigne de navigabilité n'en dispose autrement.
 - (3) Instruments et équipements requis pour des opérations spécifiques tels que définis par les RACD 07-partie 1, RACD 09 - partie 2 et le présent règlement.
- (e) En dépit du contenu des sous-paragraphes (d) (1) et (3) ci-dessus, un avion avec des instruments et des équipements en panne peut être exploité en vol spécial autorisé conformément au contenu de la section 5.3.1.5 du RACD 05-1 relatif à la navigabilité des aéronefs.
- (f) Les limitations spécifiques en matière d'instruments et équipements en panne sont données dans la **NMO 8.2.1.5** du présent règlement.

8.2.1.6 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MANUEL DE VOL, DE MARQUAGE ET D'ÉTIQUETAGE DES AVIONS CIVILS

- (a) Nul ne doit exploiter un avion civil immatriculé en République Démocratique du Congo si les manuels suivants ne sont pas disponibles à bord de l'avion :
 - (1) un manuel de vol de l'avion accepté par l'Autorité et à jour ou;
 - (2) un manuel d'exploitation approuvé et/ou accepté par l'Autorité et à jour.
- (b) L'avion doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.
- (c) Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont l'Autorité responsable de la délivrance des certificats dans l'état d'immatriculation a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'aéronef.
- (d) Nul ne doit exploiter un avion civil en République Démocratique du Congo sans se référer aux limitations opérationnelles spécifiées dans le manuel de vol approuvé.
- (e) Il doit être procédé à la mise à jour du Manuel de Vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.

Note - Les renseignements spécifiés dans le RACD 05-1 figurent dans le Manuel de Vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.2.1.7 DOCUMENTS DE BORD DE L'AVION

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les originaux ou les copies certifiées par l'Autorité des documents ci-après en cours de validité se trouvent à bord de l'aéronef pendant chaque vol :
- (1) le certificat d'immatriculation;
 - (2) le certificat de navigabilité;
 - (3) le certificat de limitation de nuisance;
 - (4) le certificat de transporteur aérien et les spécifications d'exploitation correspondantes ;
 - (5) les licences appropriées pour chaque membre d'équipage ;
 - (6) le carnet de route;
 - (7) la liste des passagers et des lieux d'embarquement et de destination s'il transporte des passagers ;
 - (8) le manifeste et les déclarations détaillées de fret, s'il transporte du fret
 - (9) la licence station radio de l'avion;
 - (10) le certificat d'assurance responsabilité au tiers, aux passagers, aux bagages et marchandises dans les limites fixées par la loi;
- (b) L'exploitant doit s'assurer que :
- (1) les parties à jour du manuel d'exploitation relatives aux tâches de l'équipage sont transportées sur chaque vol;
 - (2) les parties à jour du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'avion ;
 - (3) le manuel de vol de l'avion est transporté dans l'avion, à moins que l'Autorité ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet avion;
 - (4) la liste minimale d'équipements (LME) approuvé se trouve à bord de l'avion;
 - (5) l'exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux paragraphes (a) et (b) de la présente section, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :
 - (i) le plan de vol exploitation;
 - (ii) le compte rendu matériel de l'avion;
 - (iii) les données du plan de vol circulation aérienne déposé;
 - (iv) la documentation de briefing NOTAM/AIS appropriée;
 - (v) les renseignements météorologiques;
 - (vi) la documentation masse et centrage appropriée;
 - (vii) la notification des catégories spéciales de passagers tels que personnel de sûreté, s'il n'est pas considéré comme faisant partie de l'équipage, les personnes avec handicap, les passagers non admissibles, les personnes expulsées et les personnes en état d'arrestation;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (viii) la notification des chargements spéciaux, marchandises incluses, y compris les renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses;
 - (ix) les cartes de navigation aérienne et fiches à jour, ainsi que les documents associés;
 - (x) toute autre documentation qui peut être exigée par les États concernés par ce vol, tels que manifeste marchandises, manifeste passagers, etc.;
 - (xi) les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité et l'exploitant.
 - (xii) copie d'attestation pour la remise en service de l'avion en vigueur ;
 - (xiii) une copie certifiée conforme du CTA délivré à l'exploitant par L'Autorité dans laquelle la propriété est dûment listée et correctement identifiée;
 - (xiv) pour tous vols internationaux, une déclaration en douane d'ordre général;
 - (xv) les informations de recherche et de sauvetage pour les vols internationaux;
- (c) L'Autorité accepte que les informations mentionnées au paragraphe (b) ci-dessus, ou une partie de celles-ci, soient présentées sous une forme autre qu'une impression sur papier. Un niveau acceptable d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité doit être garanti.

8.2.1.8 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

- (a) Les dispositions concernant les consignes opérationnelles sont reprises dans le RACD 09 - 2, 9.1.3.10

8.2.1.9 RAPPORT DE MASSE ET CENTRAGE

- (a) La masse et le centrage de chaque avion sont déterminés avant la délivrance du certificat de navigabilité.
- (b) La détermination supplémentaire de masse et centrage se fera à des intervalles de 48 mois ou à des intervalles prescrits par l'organisme responsable de la définition de type.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 3. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.3.1.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- Composition de l'équipage de conduite – L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprend les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.
- Opérateur radio navigant – L'équipage de conduite comprend au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'Etat d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé. Non applicable en RDC.
- Mécanicien navigant – Lorsqu'un poste distinct est prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite comprend au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.
- Navigateur – L'équipage de conduite comporte au moins un membre titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels l'Etat de l'exploitant a déterminé que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions de sécurité.
- Un copilote est requis pour des opérations IFR de transport aérien commercial, à moins que l'Autorité n'ait délivré une dérogation.

8.3.1.2 QUALIFICATIONS DES ÉQUIPAGES

- Le pilote commandant de bord s'assure que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite ont bien été émises ou validées par l'Etat d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il s'assure en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.
- Nul ne doit exploiter un avion civil pour le transport aérien commercial s'il n'est pas qualifié pour l'exploitation sur le type d'avion utilisé.

8.3.1.3 LICENCES REQUISES

- Nul ne doit exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un avion s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du RACD 02 applicables aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit avoir été délivrée par l'Etat d'immatriculation de l'avion ou validée par cet État si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.

Note - Les membres de l'équipage de conduite doivent avoir leurs licences appropriées à bord de tout avion qui assure des services aériens internationaux conformément à l'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

- Tout membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.3.1.4 PERSONNEL NAVIGANT – LIMITATIONS SUR L'UTILISATION DES SERVICES POUR LE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

- (a) Nul ne doit servir comme personnel navigant dans le transport aérien commercial s'il n'est qualifié pour les opérations prévues.

Note - Les qualifications des navigants impliqués dans le transport aérien commercial sont données au chapitre 9 du présent règlement.

8.3.1.5 QUALIFICATION REQUISE POUR L'EXPLOITATION EN IFR

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion selon les règles de vol aux instruments (IFR) que si l'Autorité lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation est constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'avion.

8.3.1.6 AUTORISATION SPÉCIALE REQUISE POUR L'EXPLOITATION AVEC APPROCHE DE CATÉGORIE II ET III

- (a) A l'exception du contenu du paragraphe (b), nul ne doit exercer la fonction de pilote membre d'équipage d'un avion civil effectuant des approches de catégorie II ou III si dans le cas :
- (1) d'un pilote commandant de bord qui ne détient pas une qualification d'approche de catégorie II ou III en cours de validité conforme au type d'avion ;
 - (2) d'un copilote, qui n'est autorisé par l'Etat d'immatriculation à exercer la fonction de copilote dans un avion effectuant les approches de catégorie II ou III.
- (b) Une autorisation n'est pas requise pour des pilotes individuels d'un détenteur de CTA qui a des spécifications tolérées pour une exploitation avec approche de catégorie II ou III.

8.3.1.7 CARNET DE VOL PILOTE

- (a) Tout pilote démontre qu'il a la formation et l'expérience aéronautique nécessaire pour satisfaire aux exigences de licence ou de qualification ou d'expérience récente, par des relevés fiables sur son carnet de vol.
- (b) Tout pilote doit avoir avec lui son carnet de vol au moment de l'exécution d'un vol.
- (c) Un élève pilote doit avoir sur lui son carnet de vol, comportant les annotations appropriées de l'instructeur en vol, sur tous les vols sur campagne effectués en solo.

8.3.1.8 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ET DU CO - PILOTE : DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

- (a) L'exploitant ne doit pas affecter comme pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers ou d'un aéronef certifié pour plus d'un membre d'équipage si, dans les 90 jours précédents, s'il n'a pas :
- (1) effectué 3 décollages et 3 atterrissages comme pilote CDB dans un avion de même catégorie, de même classe et de même type si une qualification de type est requise ;
 - (2) pour un avion avec roulette de queue, effectué 3 décollages et 3 atterrissages sur un aéronef de même type jusqu'à arrêt complet ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (3) pour une exploitation de nuit, effectué, 3 décollages et 3 atterrissages comme CDB dans un aéronef de même catégorie, de même classe et de même type si une qualification de type est requise.
- (b) Un pilote qui n'a pas une expérience récente pour les décollages et atterrissages doit de manière satisfaisante suivre et réussir un programme complet de requalification accepté par l'Autorité.
- (c) Les exigences contenues dans les paragraphes (a) et (b) sont satisfaites dans un simulateur de vol approuvé par l'Autorité.
- (d) L'exploitant ne doit pas confier les commandes pendant le décollage et l'atterrissage à un copilote qui n'aura pas effectué trois décollages et trois atterrissages aux commandes du même type d'aéronef dans les 90 jours qui précèdent, à titre de pilote commandant de bord ou de copilote, ou qui n'a pas démontré par d'autres moyens sa compétence aux fonctions de copilote dans un simulateur de vol approuvé à cette fin.
- (e) Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avion ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du paragraphe(a) pour chaque variante ou chaque type d'avion sont combinées.
- (f) Nul ne doit exercer les fonctions de pilote commandant de bord ni de copilote sur un aéronef de type donné si dans les 12 mois il n'a pas effectué deux preuves de compétence au simulateur ou sur avion en présence d'un examinateur désigné par l'Autorité ;
- (g) Avant chaque épreuve au simulateur le pilote commandant de bord ou le copilote doit avoir reçu un cours de recyclage au sol ;
- (h) Dans le cas où le pilote commandant de bord ou le copilote a passé plus de 12 mois sans avoir été aux commandes d'un aéronef de type donné, il doit effectuer un recyclage complet devant un instructeur reconnu par l'Autorité avant de reprendre les commandes de ce type d'aéronef.

8.3.1.9 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE : EXPLOITATION IFR

- (a) Nul ne doit exercer la fonction de pilote commandant de bord en IFR, ni en IMC, si dans les 6 mois calendaires précédents il n'a pas :
- (1) comptabilisé au moins 6 heures de temps de vol aux instruments incluant au moins 3 heures de vol avec l'aéronef de même catégorie ;
 - (2) effectué au moins 6 approches complètes aux instruments.
- (b) Un pilote qui a réussi à un contrôle de compétence aux instruments par un représentant de l'Autorité obtient une validation pour une exploitation IFR valables 6 mois calendaires.

8.3.1.10 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE DE RELÈVE EN CROISIÈRE

- (a) L'exploitant ne doit pas affecter un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote :
- (1) n'a pas rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion ; ou
 - (2) n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes. Un pilote qui n'a pas une expérience récente pour les décollages et atterrissages doit de manière satisfaisante suivre et réussir un programme complet de requalification accepté par l'Autorité.

- (b) Quand un pilote de relève en croisière pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du paragraphe (a) pour chaque variante ou chaque type d'avion sont combinées.

8.3.1.11 PILOTE COMMANDANT DE BORD - QUALIFICATION DE RÉGION, DE ROUTE ET D'AÉRODROME

- (a) L'exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées aux paragraphes (b) et (c).
- (b) Le pilote démontre à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :
- (1) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser ; ces connaissances portent sur :
 - (i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
 - (ii) les conditions météorologiques saisonnières ;
 - (iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne ;
 - (iv) les procédures de recherches et de sauvetage ;
 - (v) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol est effectué ;
 - (2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables.

Note- La partie de la démonstration relative aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments est accomplie au moyen d'un dispositif d'instruction approprié à cette fin.

- (c) Le pilote commandant de bord doit avoir effectué réellement une approche sur chaque aérodrome de la route où l'atterrissage a lieu, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aérodrome, soit en tant que membre de l'équipage de conduite, soit en tant qu'observateur dans le poste de pilotage, à moins :
- (1) que l'approche ne s'effectue pas au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote soient analogues à celles qui lui sont familières, et qu'une marge approuvée par l'Etat de l'exploitant soit ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou qu'on ait une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
 - (2) que la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (3) que l'exploitant ne donne au pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ; ou
- (4) que l'aérodrome en question ne soit très proche d'un autre aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord détient une qualification.
- (d) L'exploitant doit consigner, d'une manière satisfaisante pour l'Etat de l'exploitant, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.
- (e) L'exploitant ne doit continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'Etat de l'exploitant si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage :
 - (1) dans la région spécifiée ; et
 - (2) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissage exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales.
- (f) Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des paragraphes (b) et (c).

8.3.1.12 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES PILOTES

- (a) L'exploitant veille à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'avion. Lorsque les vols sont exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant veille à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'Autorité. Ces contrôles sont effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

Note - Des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'Autorité peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.

- (b) Lorsque l'exploitant affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type d'avion ou à différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du paragraphe(a) pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

8.3.1.13 VOLS MONOPILOTES EN REGIME DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR) OU DE NUIT

- (a) L'exploitant doit se conformer aux conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols mono pilotes en régime IFR ou de nuit, établies par l'Autorité.
- (b) le pilote commandant de bord doit :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (1) pour les vols en IFR ou de nuit, accumuler au moins 50 heures de vol sur la classe d'avion considérée, dont au moins 10 heures comme pilote commandant de bord ;
 - (2) pour les vols en IFR, accumuler au moins 25 heures de vol en IFR sur la classe d'avion considérée, ces heures pouvant être comprises dans les 50 heures de vol prévues à l'alinéa (1) ;
 - (3) pour les vols de nuit, accumuler au moins 15 heures de vol de nuit, ces heures pouvant être comprises dans les 50 heures de vol prévues à l'alinéa (1) ;
 - (4) pour les vols en IFR, acquérir l'expérience récente suivante comme pilote en exploitation mono pilote en régime IFR.
 - (i) au moins 5 vols en IFR, comprenant trois approches aux instruments effectuées au cours des 90 jours précédents sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique ; ou
 - (ii) une vérification en approche aux instruments IFR conduite sur un avion de la classe considérée au cours des 90 jours précédents ;
 - (5) pour les vols de nuit, effectuent, au cours des 90 jours précédents, au moins 3 décollages et atterrissages de nuit sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique ;
 - (6) suivent des programmes de formation qui prévoient, en plus des spécifications de la section 8.7.1.32, l'information des passagers en ce qui concerne les évacuations d'urgence, la gestion du pilote automatique et l'utilisation simplifiée de la documentation en vol.
- (c) La formation initiale et périodique en vol et les vérifications de compétence, indiquées au paragraphe 8.8.1.32 (a) et à la section 8.3.1.12, du pilote commandant de bord en qualité de pilote unique sur la classe d'avion considérée doivent avoir lieu dans un environnement représentatif de l'exploitation.

8.3.1.14 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS DU PILOTE

- (a) Conformément aux dispositions du RACD 02, un pilote ne peut conduire des opérations que dans le respect des limitations et des privilèges liés à sa licence ou à ses qualifications.

8.3.1.15 CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

- (a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence.

Note - Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y est prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est prescrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 4. TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

8.4.1.1 NEGLIGENCE OU IMPRUDENCE DANS LA CONDUITE DES AVIONS

- (a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par imprudence ou négligence, ou ne reste passif :
- (1) de sorte à mettre en danger l'avion ou les personnes qui s'y trouvent.
 - (2) de sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'avion.
- (b) Un avion ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

8.4.1.2 APTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Les dispositions relatives à l'aptitude physique des membres d'équipage de conduite figurent dans le RACD 02 ; 1.2.4.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'aucun un vol :
- (1) ne soit entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques ;
 - (2) ne se poursuive au-delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

8.4.1.3 USAGE DES SUBSTANCES PSYCHOACTIVES DONT DES STUPÉFIANTS, DROGUES OU DE BOISSONS ALCOOLISÉES

- (a) Nul ne doit piloter un avion ou exercer la fonction de membre d'équipage dans les 8 heures après la consommation d'une quelconque boisson alcoolisée.
- (b) Dès qu'il est fondé de croire qu'une personne peut ne pas être en conformité avec les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus et sur requête de l'Autorité, cette personne fournit à l'Autorité ou est autorisée de recourir à une clinique, un médecin, ou une autre personne autorisée de livrer les résultats de tout test sanguin prélevé pour la recherche de présence d'alcool ou de substances narcotiques.
Toute information de test fournie à l'Autorité suivant les dispositions de la présente section est utilisée comme preuve dans tout procès légal.
- (c) A la demande de l'autorité judiciaire ou de l'Autorité aéronautique, un membre d'équipage en fonction peut subir, 8 heures avant le vol ou immédiatement après la fin d'un vol un test sanguin pour vérifier la présence d'alcool ou de stupéfiants.

8.4.1.4 UTILISATION DES CEINTURES ET HARNAIS DE SÉCURITÉ PAR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- (a) Ceintures de sécurité – Chaque membre d'équipage de conduite veille à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Harnais de sécurité – Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote veille à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage; chacun des autres membres de l'équipage de conduite veille à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité reste bouclée.

Note - Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

- (c) Sur chaque siège inoccupé, la ceinture et les bretelles, si installées, sont attachées de sorte qu'elles ne gênent ni les membres d'équipage dans l'exécution de leurs tâches, ni l'évacuation rapide des occupants de l'avion en cas d'urgence.

8.4.1.5 MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

- (a) Décollage et atterrissage - Chaque membre de l'équipage de conduite qui est en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.
- (b) Croisière - Chaque membre de l'équipage de conduite qui est en service dans le poste de pilotage doit rester à son poste sauf s'il s'absente pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.
- (c) Ceintures de sécurité. Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.
- (d) Harnais de sécurité. Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il peut dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

- (e) Pendant toutes les autres phases du vol, chaque membre d'équipage de conduite devant être en service au poste de pilotage doit rester à son poste, à moins que son absence ne soit nécessaire à l'exécution de ses tâches pour l'exploitation de l'avion ou pour la satisfaction de ses besoins physiologiques, à condition toutefois qu'au moins un pilote convenablement qualifié demeure à tout moment aux commandes de l'avion.
- (f) Un membre d'équipage peut quitter son poste de travail pour prendre un repos, et son remplacement doit être effectué :
- (1) par un pilote commandant de bord, durant la portion croisière du vol qu'il opère, par un pilote qui détient une licence de pilote de ligne et une qualification de type appropriée, et qui a une qualification en cours de validité comme pilote commandant de bord ou copilote, et qui est qualifié comme pilote commandant de bord sur cet aéronef durant la portion croisière du vol en cours ; et
 - (2) dans le cas du copilote assigné par un pilote qualifié qui agit comme pilote commandant de bord ou copilote de cet aéronef durant les opérations en route.
 - (3) Le maximum de la journée d'un équipage est de 6 étapes.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.4.1.6 ÉQUIPEMENTS REQUIS POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- (a) Tous les avions volant de nuit sont dotés d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.
- (b) Tout membre d'équipage a à son poste une liste de vérification (check-list) contenant au minimum les procédures avant décollage, après décollage, avant atterrissage et les procédures d'urgence.
- (c) Tout avion a à son bord des cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.
- (d) Tout membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il n'exerce les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs doit avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

8.4.1.7 RESPECT DES LISTES DE VÉRIFICATION (CHECK LIST)

- (a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions réglementaires, soient rigoureusement respectées.
- (b) Les listes de vérification prévues à la section 8.5.1.12 sont utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respectent les principes des facteurs humains.
- (c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'avion utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouve aussi des renseignements sur les systèmes de l'avion ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel respecte les principes des facteurs humains.

8.4.1.8 INFORMATIONS SUR LES DONNÉES DE RECHERCHE ET SAUVETAGE.

- (a) L'exploitant doit faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage de la région qu'il va survoler. Ces renseignements sont consignés dans le Manuel d'exploitation et fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable.

8.4.1.9 PRÉSENTATION DES DOCUMENTS DU VOL ET DE L'AVION

- (a) L'exploitant doit :
 - (1) donner à toute personne mandatée par l'Autorité accès à tout document et enregistrement relatifs aux opérations de vol ou à la maintenance ;
 - (2) présenter ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période raisonnable.
- (b) Le pilote commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par l'Autorité, présenter les documents devant se trouver à bord.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.4.1.10 VERROUILLAGE DE LA PORTE D'ACCÈS AU POSTE DE PILOTAGE EN TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

- (a) Sur tous les avions qui en sont dotés, la porte de la cabine de l'équipage de conduite doit être verrouillable, mais uniquement de l'intérieur, sauf en cas de nécessité dans l'exécution des tâches normales ou d'assistance en cas d'urgence.

8.4.1.11 CONDITIONS D'ACCÈS AU POSTE DE PILOTAGE EN TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

- (a) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune personne, autre qu'un membre d'équipage de conduite affecté à un vol ne soit admis ou transporté dans le poste de pilotage, si cette personne n'est pas :
- (1) un membre d'équipage en service ;
 - (2) l'Autorité responsable des certifications/agréments, des licences ou du contrôle, dans l'exécution de ses tâches officielles ;
 - (3) ou autorisée et transportée conformément aux instructions du manuel d'exploitation.
- (b) Le pilote commandant de bord s'assure que :
- (1) dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;
 - (2) toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.
- (c) La décision finale d'admission au poste de pilotage est la responsabilité du commandant de bord.

8.4.1.12 ADMISSION D'INSPECTEURS AU POSTE DE PILOTAGE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout avion exploité conformément au CTA délivré par les services compétents, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois, le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'avion.
- (b) L'inspecteur doit avoir sa carte d'inspecteur et doit :
- avoir accès à tous les domaines des opérations de l'aviation ;
 - obtenir les documents et informations nécessaires pour l'accomplissement de sa mission ;
 - contrôler les équipements AVSEC et leurs manuels d'utilisation et d'entretien et procéder à leur test ;
 - contrôler les services d'inspection filtrage conformément au programme national de contrôle de la qualité de la sûreté ;
 - interdire à tout détenteur de privilèges en cas de nécessité, l'exercice de ceux-ci, liés à une licence, un certificat ou tout document aéronautique ;
 - exiger des mesures correctives en cas de constatation de déficiences dans la mise en œuvre des règlements de l'aviation civile ;
 - constater les infractions et manquements aux dispositions du code de l'aviation civile et de ses règlements d'application ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- contrôler au sol et en vol toutes les compagnies conformément à l'article 16 de la convention de Chicago ;
- appliquer des sanctions administratives ;
- maintenir un aéronef au sol, en cas de nécessité ;
- prendre place en priorité à bord des aéronefs ;
- avoir accès aux postes de pilotage.

8.4.1.13 TÂCHES DURANT LES PHASES CRITIQUES DE VOL

- (a) Aucun navigant ne doit exercer d'autres activités dans les phases critiques de vol autres que celles requises pour assurer la sécurité de l'avion.
- (b) Aucun pilote commandant de bord n'a le droit de permettre à un navigant de s'engager durant les phases critiques de vol dans une activité quelconque qui le gêne ou le distraie dans l'exécution des tâches qui lui sont assignées.

8.4.1.14 MANIEMENT DES COMMANDES

- (a) Aucun pilote commandant de bord n'a le droit de permettre à une personne non qualifiée de manier les commandes de l'avion durant un vol commercial.
- (b) Nul n'a le droit de manier les commandes d'un avion durant un vol commercial sauf s'il est qualifié pour exercer les tâches dévolues à un navigant technique et s'il a l'autorisation de l'exploitant.

8.4.1.15 SIMULATION EN VOL DE SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE

- (a) L'exploitant veille à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

8.4.1.16 MISE À JOUR DU CARNET DE ROUTE

- (a) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au paragraphe (b) ci-dessous.
- (b) Le carnet de route d'un avion comporte les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués :
 - I. Nationalité et immatriculation de l'avion
 - II. Date
 - III. Noms des membres de l'équipage
 - IV. Affectation des membres de l'équipage
 - V. Lieu de départ
 - VI. Lieu d'arrivée
 - VII. Heure de départ
 - VIII. Heure d'arrivée
 - IX. Heures de vol
 - X. Nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier).
 - XI. Incidents et observations (s'il y a lieu)
 - XII. Signature de la personne responsable.
- (c) Les inscriptions au carnet de route sont effectuées au fur et à mesure, à l'encre indélébile.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (d) Les carnets de route sont conservés une fois remplis, pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.
- (e) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les cases du carnet de route sont correctement remplies avant, durant et après le vol.

8.4.1.17 COMPTE RENDU D'ANOMALIES MECANIQUES

- (a) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin du vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion par les moyens appropriés définis par l'exploitant.

8.4.1.18 COMPTE RENDU SUR LES IRRÉGULARITÉS DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

8.4.1.19 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

- (a) Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, sont signalées dès que possible à la station aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

8.4.1.20 COMPTE RENDU D'INCIDENTS

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour le compte rendu des incidents en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le paragraphe (b) ci-dessous :
 - (1) le pilote commandant de bord ou l'exploitant de l'avion soumet un compte rendu à l'Autorité pour tout incident constaté par lui ;
 - (2) les comptes rendus sont transmis dans un délai de 72 heures sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent ;
 - (3) le pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les défaillances techniques, connues ou suspectées, et tout dépassement des limitations techniques survenues lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'avion. Si la défaillance ou le dépassement des limitations techniques met ou peut mettre en danger la sécurité de l'exploitation, le commandant de bord soumet de plus un compte rendu à l'Autorité conformément au paragraphe (a) (1) ci-dessus ;
 - (4) dans le cas d'incidents sujets à compte rendu conformément aux paragraphes (a)(1), (a)(2) ci-dessus, suite à ou relatif à une défaillance, une panne ou une anomalie de l'avion, de ses équipements ou de tout équipement d'assistance au sol, ou dans le cas d'incidents qui affectent ou pourraient affecter le maintien de la navigabilité de l'avion, l'exploitant informe également l'organisme responsable de la conception ou le fournisseur ou, si applicable, l'organisme responsable de la navigabilité continue, en même temps que le compte rendu est soumis à l'Autorité.
- (b) Comptes rendus spécifiques - Les événements pour lesquels une notification spécifique et des méthodes de compte rendu doivent être utilisées sont décrits ci-dessous :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (1) incidents de la circulation aérienne - Le pilote commandant de bord notifie l'incident aux services de la circulation aérienne concernés, dès qu'il le peut, et les informe de son intention de soumettre un compte rendu après le vol dès qu'un avion en vol a été mis en danger par :
 - (i) une quasi-collision avec tout autre objet volant ;
 - (ii) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non-respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;
 - (iii) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne. De plus, le commandant de bord informe l'Autorité de l'incident ;
- (2) Avis de résolution du système d'anti abordage embarqué- Le Pilote Commandant de Bord doit informer les services de la circulation aérienne concernés et soumet un compte rendu ACAS à l'Autorité dès qu'un avion en vol a effectué une manœuvre en réponse à un avis de résolution ACAS.
- (3) Risques et collisions aviaires –
 - (i) le pilote commandant de bord observant un danger aviaire en averti la station au sol appropriée immédiatement ;
 - (ii) s'il est conscient qu'une collision avec des oiseaux s'est produite, le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité après l'atterrissage un compte rendu écrit de collision d'oiseaux dès que l'avion dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux qui entraîne des dommages significatifs à l'avion ou la perte ou la panne de toute fonction essentielle. Si la collision avec des oiseaux est découverte lorsque le commandant de bord n'est pas disponible, l'exploitant est responsable de la transmission du compte rendu.
- (4) Urgences en vol avec des marchandises dangereuses à bord –

Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord informe les services de la circulation aérienne appropriés de la présence à bord de toute matière dangereuse. Après l'atterrissage, le Pilote Commandant de Bord se conforme également aux exigences de compte rendu relatif aux marchandises dangereuses si l'événement est lié au transport de celles-ci.
- (5) Intrusion illicite –

Note - A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un avion, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre dès que possible un compte rendu aux autorités locales et à l'autorité de L'Autorité.
- (6) Rencontre de conditions potentiellement dangereuses –

Le pilote commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne appropriés dès que possible lorsqu'une condition potentiellement dangereuse, telle qu'une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, un phénomène météorologique ou un nuage de cendres volcaniques, est rencontrée en vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.4.1.21 COMPTE RENDU D'ACCIDENT

- (a) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

8.4.1.22 FONCTIONNEMENT DES ENREGISTREURS DE CONVERSATION AU POSTE DE PILOTAGE ET DES ENREGISTREURS DE PARAMÈTRES DE VOL

- (a) Conservation des enregistrements –

L'exploitant doit s'assurer que :

- (1) après un accident d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol, dans la mesure du possible, les enregistrements originaux relatifs à cet accident soient préservés tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;
- (2) tant que l'Autorité n'a pas donné son accord préalable, à la suite d'un incident relevant d'un compte rendu obligatoire d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol, dans la mesure du possible, les enregistrements originaux relatifs à cet incident soient préservés, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête ;
- (3) par ailleurs, lorsque l'Autorité l'ordonne, un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol, l'enregistrement original soit préservé pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête ;
- (4) lorsqu'un enregistreur de paramètres se trouve à bord d'un avion, il doit :
 - (i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par l'Autorité, sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il sera possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ; et
 - (ii) Tenir à jour et en nombre suffisant les documents sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique, l'état de fonctionnement et l'entretien des enregistreurs ainsi que toutes informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités techniques.

- (b) Mise à disposition des enregistrements –

L'exploitant d'un avion sur lequel se trouve un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en ait été faite par l'Autorité, remettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé, fait sur un enregistreur de vol.

- (c) Usage des enregistrements –

L'exploitant doit s'assurer que :

- (1) les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversation ne puissent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire sauf accord de tous les membres d'équipage concernés ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) les enregistrements de l'enregistreur de paramètres ne puissent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire, sauf lorsque les dits enregistrements sont :
- (i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou de maintenance ; ou
 - (ii) rendus anonymes ; ou
 - (iii) divulgués dans des conditions garantissant le secret

8.4.1.23 ÉTATS DE L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE À BORD

- (a) À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

8.4.1.24 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

- (a) En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, l'exploitant doit assurer, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications du RACD 13 - Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

8.4.1.25 OXYGÈNE D'ÉQUIPAGE – RÉSERVE MINIMALE ET UTILISATION

- (a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite engagés dans des tâches essentielles à la sécurité de l'exploitation de l'avion utilisent de façon continue l'équipement d'oxygène lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 10 000 ft pour une période de plus de 30 minutes et lorsque l'altitude cabine excède 13 000 ft.
- (b) En aucun cas la quantité d'oxygène minimale à bord de l'avion ne doit être inférieure à celle prescrite par l'Autorité.
- (c) Un pilote commandant de bord d'un avion pressurisé doit porter et utiliser un masque à oxygène :
- (1) pour tous les vols à une altitude de vol supérieur à 35 000 ft, s'il est seul aux commandes ;
 - (2) pour les vols commerciaux, à une altitude de vol supérieure à 25 000 ft, s'il est seul aux commandes.

8.4.1.26 APPAREILS ÉLECTRONIQUES PORTABLES

- (a) L'exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un avion, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'avion sauf :
- (1) pour les vols IFR non commerciaux, le pilote commandant de bord donne son accord préalable ; ou

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) pour les vols commerciaux, le CTA agréé comporte une liste d'appareils acceptés et que cette information est reportée dans le Manuel d'Exploitation à l'attention des membres d'équipage ;
- (3) le pilote commandant de bord informe les passagers des utilisations permises.

8.4.1.27 MICROPHONES

- (a) Les dispositions concernant l'utilisation de microphones se trouvent au RACD 07 - partie 1, 7.2.21 (a)

8.4.1.28 CONSIGNES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

- (a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il doit être prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est prescrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 5. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

8.5.1 GÉNÉRALITÉS

8.5.1.1 CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit :
- (1) établir et maintenir une méthode de contrôle de son exploitation approuvée par l'Autorité ; et
 - (2) exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son CTA.
 - (i) le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatchers détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.
 - (ii) l'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation sont incluses dans le manuel d'exploitation et couvrent au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de tout vol.

8.5.1.2 LANGUE COMMUNE

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié au paragraphe 1.2.9.2 du RACD 02.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation comprend la langue dans laquelle les parties du manuel d'exploitation qui concernent leurs fonctions et responsabilités sont écrites.

8.5.1.3 BASE D'EXPLOITATION

- (a) Le transporteur aérien maintient une base principale d'exploitation.
- (b) Le transporteur aérien assure sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
- (c) Le transporteur aérien prévoit des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

Note - Le transporteur aérien qui est autorisé à faire de la maintenance doit maintenir une base principale de maintenance.

- (d) La base principale d'exploitation et la base principale de maintenance peuvent être établies dans un même site ou des sites séparés.

8.5.1.4 CONSERVATION ET MAINTIEN DES DOSSIERS DU PERSONNEL

- (a) Tout transporteur aérien doit :
- (1) maintenir les dossiers en cours de tous les employés assignés aux fonctions de contrôle exploitation, opérations aériennes, opérations au sol et maintenance avec les détails des contrats, qualifications et formation ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) maintenir les dossiers, avec suffisamment de détails, pour les employés exerçant des tâches de membre d'équipage de conduite, d'agent technique d'exploitation, équipage de cabine et personnel habilité à prononcer la remise en service pour déterminer si l'employé satisfait aux critères d'expérience et de qualification pour les tâches qui lui sont assignées ;
- (3) tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage ;
- (4) lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel un exploitant a conservé un dossier relatif à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, une copie de ce dossier est mise à la disposition du nouvel exploitant sur sa demande.

8.5.1.5 DOSSIERS AÉRONEFS

- (a) Tout transporteur aérien assurant une exploitation aérienne commerciale maintient une liste à jour de chaque aéronef qu'il exploite dans le cadre d'un transport aérien programmé et doit envoyer une copie du dossier et tout changement à l'Autorité.
- (b) Un aéronef d'un autre transporteur aérien exploité dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte doit être incorporé dans la liste de la flotte de l'exploitant.
- (c) Tout transporteur aérien conserve les enregistrements des membres d'équipage et des états de maintenance.
- (d) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'Autorité de s'assurer que pour chaque vol les dispositions du présent règlement ont été respectées.
- (e) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant au moins trois mois.
- (f) L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol soient archivés pendant la durée spécifiée conformément à la **NMO 8.5.1.5** relative à la conservation et maintien des dossiers de l'exploitant.
- (g) Le transporteur aérien doit s'assurer que tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver soit conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'avion.
- (h) En matière de conservation ; les dossiers doivent être tenus :
 - (1) soigneusement et avec précision ;
 - (2) en ordre et suivant un système de classement efficace ;
 - (3) complets.

8.5.1.6 PROGRAMMES D'EXPLOITATION

- (a) Dans l'établissement des programmes d'exploitation, l'exploitant, conduisant des vols programmés alloue assez de temps aux services sol pour l'assistance correcte de l'aéronef aux stations intermédiaires, et prend en compte les vents dominants en route et la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut être supérieure à celle résultant de la vitesse spécifiée découlant de la puissance des moteurs.

8.5.1.7 EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

- (a) Nul ne doit exploiter un aéronef sans disposer d'un système de contrôle et de supervision de l'exploitation approuvé par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.
- (c) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournit des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.
- (d) L'exploitant ne doit conduire une exploitation que sur des routes et dans des zones pour lesquelles il a reçu les autorisations nécessaires et doit aussi disposer des moyens de navigation et de communications exigés pour la conduite de l'exploitation envisagée.

8.5.1.8 DÉSIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le transporteur aérien désigne un pilote qui fera fonction de pilote commandant de bord.

8.5.1.9 ÉQUIPAGE DE CABINE

8.5.1.9.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Autorité et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'avion.

8.5.1.9.2 PRÉSENCE DE MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'ÉVACUATION D'URGENCE

Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux dispositions du RACD 07-partie 1. Pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

8.5.1.9.3 PROTECTION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

Note - La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

8.5.1.9.4 FORMATION

L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre d'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres d'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

- a) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- b) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousse de premiers soins et de prévention universelle et les défibrillateurs externes automatisés ;
- c) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
- d) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;
- e) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;
- f) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Note 1- Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans le RACD 15-1

Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ainsi que dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Note 2 - Pour plus de renseignements sur les spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses, voir le chapitre 12 du présent règlement et le RACD 15-1.

Note 3 - On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

8.5.1.9.5 DÉSIGNATION ET RESPONSABILITÉS D'UN CHEF DE CABINE

- (a) L'exploitant doit désigner un chef de cabine lorsque l'équipage comprend plus d'un membre d'équipage de cabine.
- (b) Le chef de cabine est :
 - (1) officiellement nommé par l'exploitant et accepté par l'Autorité ;
 - (2) responsable auprès du commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures ordinaires et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation. En cas de turbulences et en l'absence de toute instruction d'équipage de conduite, le chef de cabine est habilité à interrompre les tâches non liées à la sécurité et à informer l'équipage de conduite du niveau de turbulences subi et de la nécessité d'allumer le signal "attachez les ceintures". L'équipage de cabine sécurise ensuite la cabine et les autres zones pertinentes ;
 - (3) responsable de la sûreté et de la sécurité des opérations en cabine.
- (c) Lorsque le paragraphe 8.5.1.9.1 exige le transport de plus d'un membre d'équipage de cabine, l'exploitant ne doit pas nommer comme chef de cabine une personne ayant moins d'un an d'expérience en qualité de membre d'équipage de cabine ou qui n'a pas suivi un stage approprié.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (d) L'exploitant doit établir des procédures pour décider quel est le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour remplacer le chef de cabine désigné en cas d'incapacité de ce dernier. Ces procédures doivent tenir compte de l'expérience opérationnelle du membre d'équipage de cabine et être introduites dans le Manuel d'Exploitation.

8.5.1.9.6 SOUS-TRAITANCE DES FONCTIONS OPÉRATIONNELLES EN CABINE

- (a) L'exploitant effectuant des vols passagers s'assure lorsqu'il s'adjoint les services de membres d'équipage de cabine travaillant sous le régime de sous-traitance que :
- (1) un contrat ou un accord existe avec le membre d'équipage de cabine concerné ;
 - (2) le contrat ou accord identifie les spécifications mesurables pouvant être contrôlées par l'exploitant pour s'assurer que les exigences qui affectent la sécurité et / ou la sûreté des opérations en cabine sont remplies par le membre d'équipage de cabine concerné.
- (b) L'exploitant doit prévoir des audits et un processus pour la surveillance de toute prestation externe en conformité avec les exigences du paragraphe (a) ci-dessus.

8.5.1.9.7 GESTION DE LA SÉCURITÉ EN CABINE

- (a) L'exploitant met en place un système de gestion pour assurer le contrôle de l'organisation des opérations effectuées en cabine par les membres d'équipage de cabine et la gestion des résultats de sécurité et de sûreté.
- (b) L'exploitant met en place un programme d'identification des risques dans les opérations de la cabine qui comprend :
- (1) une combinaison de méthodes réactives et proactives pour la collecte de données de sécurité ;
 - (2) les processus d'analyse de données de sécurité qui permettent d'identifier les dangers existants et de prédire les risques futurs pour les opérations des avions.
- (c) L'exploitant met en œuvre un programme d'évaluation et d'atténuation des risques dans les opérations en cabine qui spécifie les processus qui assurent que :
- (1) les risques soient analysés afin de déterminer les dangers correspondants à la sécurité aérienne ;
 - (2) les risques de sécurité soient évalués afin de déterminer les exigences d'atténuation des risques ;
 - (3) si requis, des mesures d'atténuation des risques soient développées et mises en œuvre dans les opérations en cabine.
- (d) L'exploitant met en œuvre un système de compte rendu opérationnel dans l'organisation des opérations en cabine qui :
- (1) encourage et facilite les membres d'équipage de cabine de présenter des rapports qui identifient les risques de sécurité, d'exposer les lacunes de sécurité et de relever des problèmes de sécurité ;
 - (2) assure les comptes rendu obligatoires conformément aux sections, 8.5.1.23 et 8.5.1.24 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (3) comprend l'analyse et les mesures de gestion des opérations en cabine pour résoudre les problèmes de sécurité identifiés par le système de compte rendu.
- (e) L'exploitant met en place dans l'organisation des opérations en cabine, un processus pour établir les mesures de performance comme moyen de contrôle des performances de sécurité et de validation de l'efficacité de contrôles des risques.

8.5.1.9.8 FONCTIONS, TÂCHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

- (a) L'exploitant s'assure que le système de gestion des opérations en cabine définisse les tâches et les responsabilités du personnel de supervision et du personnel d'exécution ayant un rapport avec la sécurité ou la sûreté.

Le système de gestion doit préciser :

- (1) les niveaux de gestion avec l'autorité de prise des décisions qui affectent la sécurité et / ou la sûreté des opérations en cabine ;
 - (2) les responsabilités pour s'assurer que les opérations en cabine sont menées en conformité avec la réglementation et les normes applicables de l'exploitant.
- (b) L'exploitant met en place un processus de délégation des fonctions pour s'assurer du maintien de la continuité de direction lorsque les responsables opérationnels, y compris les responsables désignés, le cas échéant, sont absents à leur poste de travail.
- (c) L'exploitant délègue la fonction et attribue des responsabilités pour assurer le lien avec l'Autorité, les fabricants d'équipement d'origine et d'autres entités externes ayant un rapport avec les opérations en cabine.
- (d) L'exploitant s'assure que les tâches et les responsabilités des membres de l'équipage de cabine sont définies et décrites dans le Manuel d'exploitation (Manuel des membres d'équipage de cabine).
- (e) L'exploitant met en œuvre une politique relative à l'utilisation de substances psychoactives par ses membres de l'équipage de cabine qui, au minimum :
- (1) interdit l'exercice de ses fonctions tout membres d'équipage sous l'influence de substances psychoactives à moins qu'elles soient dûment prescrites par un médecin et accepté soit par l'exploitant ou par un médecin désigné par l'exploitant ;
 - (2) interdit la consommation problématique des substances psychoactives ;
 - (3) exige que tout personnel de cabine identifié comme se livrant à l'utilisation problématique de substances psychoactives soit interdit d'exercer ses fonctions en cabine ;
 - (4) se conforme aux exigences de l'Autorité.
- (f) L'exploitant doit mettre en place un système de communication qui permet et garantit un échange d'informations relatives à la conduite des opérations en cabine et dans toute zone où les opérations sont effectuées.
- (g) L'exploitant doit s'assurer que toute information relative aux politiques, procédures et responsabilités est communiquée à tous les membres d'équipage de cabine, et veille à ce que l'information opérationnelle essentielle ou directive est communiquée aux membres d'équipage de cabine avant chaque vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (h) L'exploitant doit prévoir les installations, l'espace de travail, l'équipement et les services de support nécessaires aussi bien qu'un environnement de travail approprié pour satisfaire aux exigences de sécurité et de sûreté dans les opérations en cabine.

8.5.1.9.9 GESTION ET CONTROLE DE LA DOCUMENTATION DES OPERATIONS EN CABINE

- (a) L'exploitant met en place un système de gestion et de contrôle de la documentation utilisées en cabine et / ou données utilisées directement dans la conduite ou l'appui des opérations.
- (b) L'exploitant veille à ce que la documentation utilisée dans les opérations en cabine :
- (1) contienne des informations lisibles et précis ;
 - (2) soit écrite dans la langue comprise par les membres d'équipage de cabine ;
 - (3) soit présentée dans un format approprié pour une utilisation par les membres d'équipage de cabine ;
 - (4) soit approuvée par l'Autorité.
- (c) L'exploitant élabore un manuel des membres d'équipage de cabine, contenant les politiques, les procédures d'exploitation et autres directives ou informations nécessaires pour les membres d'équipage de cabine à exercer leurs fonctions et être en conformité avec les règlements applicables, des lois, des règles et des normes de l'exploitant. Le contenu du manuel des membres de l'équipage de cabine se trouve dans le guide **GIAAC-OPS-09-08**.
- (d) L'exploitant veille à ce qu'un ou plusieurs exemplaires du manuel d'équipage de cabine à jour soit à bord de l'avion pour chaque vol passager et placé de manière à fournir un accès immédiat par chaque membre d'équipage de cabine.
- (e) L'exploitant distribue aux membres de l'équipage de cabine un manuel spécifique au type et à la variante de l'aéronef, contenant les détails des procédures normales, anormales et d'urgence et indiquant l'emplacement et le fonctionnement de l'équipement d'urgence.

Ces manuels peuvent être combinés en un seul dont les membres de l'équipage de cabine utilisent

8.5.1.9.10 SYSTÈME D'ENREGISTREMENT

- (a) L'exploitant s'assure que le contenu et la conservation de dossiers des opérations en cabine soit conforme aux exigences du RACD 08-partie 1 ; 8.5.1.5, le cas échéant, et soumis à des processus normalisés pour :
- (1) l'identification ;
 - (2) la lisibilité ;
 - (3) la maintenance ;
 - (4) la conservation et la récupération ;
 - (5) la protection et la sécurité ;
 - (6) l'élimination ou la suppression (cas des enregistrements électroniques).
- (b) L'exploitant utilisant un système électronique de conservation des dossiers, s'assure que le système prévoit une sauvegarde des fichiers enregistrés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.1.9.11 PROGRAMME D'ASSURANCE QUALITE

- (a) L'exploitant établit et met en œuvre un programme d'assurance qualité, comportant un processus détaillé de planification d'audit et dispose des ressources suffisantes pour effectuer les audits et l'évaluation du système de gestion des opérations en cabine pour s'assurer qu'il :
- (1) se conforme aux règlements et aux normes applicables ;
 - (2) satisfasse aux besoins opérationnels prescrits ;
 - (3) identifie des conditions indésirables et des secteurs exigeant l'amélioration ;
 - (4) identifie les risques liés aux opérations ;
- (b) L'exploitant établit un processus pour s'assurer que les problèmes significatifs résultant du programme d'assurance qualité sont sujets à la revue de direction conformément aux dispositions du RACD 09-2, NMO 9.2.2.3, paragraphe 6.9.
- (c) L'exploitant met en œuvre un processus de traitement des écarts résultant des audits conduits dans le cadre du programme d'assurance qualité tel indiqué au paragraphe (a) ci-dessus, qui assure :
- (1) la détermination des causes racines ;
 - (2) le développement des actions correctives appropriées pour répondre aux constatations ;
 - (3) la mise en œuvre des actions correctives dans le secteur opérationnel approprié ;
 - (4) la surveillance et l'évaluation des actions correctives pour déterminer l'efficacité.
- (d) L'exploitant met en œuvre un processus de planification d'audits et dispose des ressources suffisantes pour s'assurer que les contrôles des opérations en cabine soient :
- (1) programmés à des intervalles conformes aux exigences réglementaires et de gestion ;
 - (2) réalisés dans un délai de temps spécifié.

8.5.1.10 CARTES DE CONSIGNES PASSAGERS

- (a) L'exploitant met à bord de chaque aéronef de transports passagers, en des emplacements commodes pour l'usage de chaque passager, des cartes imprimées en supplément au briefing oral et contenant :
- (1) les pictogrammes et méthodes indiquant l'utilisation des issues de secours ;
 - (2) les autres instructions nécessaires pour l'utilisation des équipements de secours, et
 - (3) les informations relatives aux restrictions et exigences associées à l'occupation de la rangée de sièges située à proximité des issues de secours.
- (b) L'exploitant s'assure que chaque carte de consignes contient des informations qui sont relatives uniquement au type et modèle d'aéronef utilisé pour ce vol.
- (c) Des informations supplémentaires sur l'information à fournir aux passagers et les cartes de consignes sont fournies dans la **NMO 8.5.1.10**.

8.5.1.11 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'exploitant établit et tient à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'Autorité, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation doit :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (1) prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon le RACD 02.
- (2) comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions ;
- (3) porter notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les systèmes de l'avion ;
- (4) inclure une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;
- (5) porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur la cartographie, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses ;
- (6) garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;
- (7) être donné à des intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité, et doit comprendre une évaluation de compétence.
 - (i) le paragraphe 8.4.1.15 (a) interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.
 - (ii) l'instruction en vol peut être donnée, dans la mesure où l'Autorité le juge bon, sur des simulateurs d'entraînement au vol approuvés à cet effet.
 - (iii) le programme du stage à intervalles réguliers prévu aux sections ,8.8.1.15 et 8.8.1.32 du présent règlement peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'avion déterminé.
 - (iv) dans la mesure où l'Autorité juge que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol peut se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.
 - (v) pour plus de renseignements sur les spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses, voir le RACD 15-1.
- (b) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion est considérée :
 - (1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'Autorité, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par elle à cette fin ;
 - (2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié au RACD 08-partie 1, 8.3.1.12.
- (c) Tout exploitant doit disposer d'un manuel de formation approuvé par l'Autorité comprenant la politique générale de formation, de contrôle et de conservation des dossiers. Le manuel de formation peut être inclus dans le manuel d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (d) Tout exploitant doit soumettre à l'Autorité toute révision d'un programme approuvé de formation, et reçoit une approbation écrite de l'Autorité avant que cette révision ne puisse être utilisée.
- (1) les RACDs 02 et 03 contiennent les règles concernant les licences et la formation du personnel.
 - (2) la **NMO 8.5.1.11** donne un exemple de plan de programme de formation.

8.5.1.12 LISTES DE VÉRIFICATION (CHECK LISTS)

- (a) L'exploitant aérien doit établir des listes de vérifications pour chaque type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.
- (b) Les listes de vérification prévues au paragraphe (a) ci-dessus doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

Note- On trouve des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

- (c) L'exploitant aérien s'assure que les listes de vérification sont conçues de telle sorte qu'un membre d'équipage de conduite n'aura pas besoin de faire recours à sa mémoire pour les items à contrôler.
- (d) L'exploitant doit faire en sorte que les procédures approuvées soient facilement utilisables dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite puisse les suivre obligatoirement en exploitant l'aéronef.

8.5.1.13 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

- (a) L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'Autorité, qui doit permettre au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. S'il n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'Autorité s'assure que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'Etat d'immatriculation.
- (b) L'exploitant doit établir, pour chaque aéronef une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence ou Master MEL (LMER) correspondante (si elle existe) acceptée par l'Autorité.
- (c) L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la LME, sauf autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la LMER. Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbation des LMER et des LME sont précisées dans la procédure d'application relative à l'établissement de la LME.
- (d) Le RACD 07-partie 1 contient les règles qui s'appliquent aux instruments et équipements à bord des avions de transport commercial international.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.1.14 LISTE D'ÉCARTS DE CONFIGURATION (LEC)

- (a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite, personnel de maintenance et personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, une Liste d'écarts de configuration (LEC) spécifique au type d'aéronef et approuvé par l'Autorité. Le manuel d'exploitation doit contenir des procédures d'exploitation acceptables par l'Autorité et en conformité aux exigences de la LEC.

8.5.1.15 DONNÉES DE PERFORMANCE

- (a) L'exploitant s'assure que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la partie appropriée, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables par l'Autorité.

8.5.1.16 DONNÉES AÉRONAUTIQUES

- (a) L'exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié des données aéronautiques à jour pour toute route et aéroport qu'il utilise.
- (b) Le système approuvé par l'Autorité doit fournir des données à jour sur les obstacles pour les calculs de performances de départ et d'arrivée.
- (c) En déterminant si les dispositions du RACD 08-1 relatives au paragraphe (b) ci-dessus sont respectées, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

La **NMO 8.5.1.16** donne les renseignements spécifiques d'aéroport à consigner dans le système de vérification de données aéronautiques.

8.5.1.17 GUIDE ROUTIER

- (a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite et personnes assignées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, un guide routier et des cartes aéronautiques approuvés par l'Autorité.
- (b) Le guide routier et les cartes aéronautiques doivent être à jour et appropriés pour les types et zones d'exploitation prévus d'être exploités par l'exploitant.

8.5.1.18 SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS CHARTERS

- (a) Pour les vols charters, tout exploitant dispose d'un système approuvé par l'Autorité pour fournir des documents de préparation des vols et détermine les heures de départ et d'arrivée de ses vols à tous les aéroports.
- (b) Le système décrit au paragraphe (a) doit avoir un moyen de communication à travers des installations privées ou publiques disponibles pour contrôler les départs et arrivées à tous les aéroports, incluant les vols déroutés.
- (c) Pour tout aéronef en dessous de 5 700 kg, il n'est pas exigé à un exploitant de disposer de système de suivi de vol pour chaque vol pour lequel un plan de vol ATC est déposé et qui reste valable jusqu'à l'arrivée à destination.

Note- La **NMO 8.5.1.18** fourni des exigences supplémentaires relatives au système de suivi des vols d'un exploitant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.1.19 ROUTES ET ZONES D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant s'assure que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :
- (1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et sont appropriés à l'exploitation prévue ;
 - (2) les performances de l'avion qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;
 - (3) les équipements de l'avion qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;
 - (4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles ;
 - (5) pour une exploitation de bimoteurs, des aérodromes adéquats doivent être disponibles dans les limites de temps et de distance ;
 - (6) pour une exploitation de monomoteur, il existe des aires permettant la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.
- (b) L'exploitant s'assure que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

8.5.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

Les exigences relatives au permis d'exploitation aérienne (certificat de transporteur aérien) et la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien certifiés sont développées dans le RACD 09-partie 2.

8.5.3 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.5.3.1 NAVIGABILITÉ DES AVIONS ET PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

- (a) Aucun vol ne doit être entrepris avant que n'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que :
- (1) l'avion est immatriculé, en état de navigabilité et les certificats approuvés sont à bord ;
 - (2) les instruments et les équipements installés dans l'avion sont approuvés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (3) toutes les opérations de maintenance nécessaires et une approbation de remise en service sont effectuées ;
 - (4) les exigences de la section 8.5.3.11 relatives à la planification opérationnelles des vols ont été appliquées.
- (b) La personne habilitée par l'exploitant doit certifier par sa signature au livret technique (Compte Rendu Matériel) que toutes les exigences pour le vol concerné sont satisfaites.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.3.2 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant veille à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponible et directement nécessaire à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

Note- Par « moyens ordinaires » il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'exploitant au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

- (b) L'exploitant veille à ce que toutes insuffisances d'installations de service constaté au cours de vol soient signalées sans retard excessif, aux Autorités responsables des installations et services considérés.
- (c) Dans les limites des conditions d'utilisation publiées, les aérodromes ainsi que leurs installations et services sont en permanence à la disposition des exploitants pendant les heures de service publiées, quelles que soient les conditions météorologiques.
- (d) L'exploitant, dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, doit évaluer le niveau de protection correspondant aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI / RFFS) disponibles à tous les aérodromes qu'il a l'intention de spécifier dans ses plans de vol exploitation, afin de s'assurer que ce niveau est acceptable pour les avions qu'il prévoit d'utiliser.

Le RACD 19 contient les dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

- (e) Des renseignements sur le niveau de protection RFFS jugé acceptable par l'exploitant doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

Note1 - La **NMO 8.5.3.2** donne des orientations sur l'évaluation du niveau de protection RFFS acceptable d'un aérodrome.

Note 2- Le but de ces orientations n'est pas de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aérodrome. L'évaluation effectuée par l'exploitant n'influe en aucune manière sur les prescriptions du RACD 14- Volume 1, concernant les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

8.5.3.3 CONSIGNES D'EXPLOITATION - GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.
- (b) La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne doit être assurée que par une personne qui :
- (1) a reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
 - (2) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
 - (3) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;
 - (4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

- (c) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au Pilote Commandant de Bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements sont consignés dans le manuel d'exploitation.
- (d) En cas de simulation des situations d'urgence en cours de vol, l'exploitant doit veiller à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

8.5.3.4 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

- (a) Tout exploitant est autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Etat survolé ou l'Etat responsable a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit Etat, sauf si elles ont été expressément approuvées.
- (b) L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'Etat survolé, ou l'Etat responsable, n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il indique cette méthode dans son manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par le RACD 18 - 2.
- (c) La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'Autorité.
- (d) L'Autorité n'approuve cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :
 - (1) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée ;
 - (2) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
 - (3) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
 - (4) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;
 - (5) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;
 - (6) réglementation de l'espace aérien.

8.5.3.5 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

- (a) L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et la méthode utilisée pour déterminer ces minimums est approuvée par l'Autorité. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourraient être établis, pour chacun de ces aérodromes, par la RDC, sauf s'ils ont été expressément approuvés par l'Autorité.
 - (1) Les crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS doivent être

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

approuvés par l'Autorité. Ces approbations sont sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Un crédit opérationnel inclut :

- (i) aux fins d'une interdiction d'approche (paragraphe 8.5.3.1(b)), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome ;
- (ii) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
- (iii) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

La **NMO 8.5.3.5** contient des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS.

- (2) Pour l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome qui doivent s'appliquer à une opération donnée, l'exploitant prend intégralement en compte les éléments ci-après :
 - (i) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'avion;
 - (ii) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
 - (iii) dimensions et caractéristiques des pistes appelées à être utilisées;
 - (iv) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances;
 - (v) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
 - (vi) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
 - (vii) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
 - (viii) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires

Note- Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des éléments indicatifs sur l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome.

- (3) Les opérations d'approche aux instruments sont classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :
 - (i) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
 - (ii) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - (A) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (B) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
- (C) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
- (D) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
- (E) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Note - Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche aux instruments est exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

Note - On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une opération d'approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note - Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des éléments indicatifs sur la classification des approches pour ce qui est des opérations d'approche aux instruments, procédures, pistes et systèmes de navigation.

- (4) Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments des catégories II et III ne seront autorisées que si la RVR est communiquée.
- (5) Pour les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, Il est exigé que des minimums Opérationnels d'aérodrome inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne soient autorisés que si l'on dispose de la RVR.
- (6) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.
- (7) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.

8.5.3.6 HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL POUR LES OPERATIONS D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS 3D

- (a) L'exploitant établi des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des opérations d'approche aux instruments 3D franchira le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.3.7 RELEVÉS DU CARBURANT ET DU LUBRIFIANT

- (a) L'exploitant tient des relevés du carburant pour permettre à l'Autorité de s'assurer que pour chaque vol les dispositions de la section 8.5.3.15 ont été respectées.
- (b) L'exploitant tient des relevés du lubrifiant pour permettre à l'Autorité de s'assurer, compte tenu des tendances de la consommation de lubrifiant, que l'avion emporte assez de lubrifiant pour chaque vol.
- (c) L'exploitant conserve les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.

8.5.3.8 ÉQUIPAGE

- (a) Pilote commandant de bord - Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote qui fait fonction de pilote commandant de bord.
- (b) Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant établira des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage. (Non applicable en RD Congo)

Note - Éléments indicatifs sur l'exploitation des avions SST, contient des indications sur l'établissement des relevés de doses cumulées de rayonnement. (Non applicable en RD Congo)

8.5.3.9 PASSAGERS

- (a) L'exploitant doit veiller à ce qu'en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

Note - Les dispositions concernant les consignes aux passagers sont énoncées à la section 8.7.1.4 du présent règlement.

8.5.3.10 PRÉPARATION DES VOLS

- (a) Aucun vol n'est entrepris avant que n'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :
 - (1) que l'avion est en état de navigabilité et que les certificats appropriés (certificat de navigabilité et d'immatriculation) se trouvent à bord ;
 - (2) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement prescrits au RACD 07 – partie 1 pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;
 - (3) qu'il a été délivré une fiche de maintenance se rapportant à l'avion.
 - (4) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (5) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
 - (6) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 6 du présent règlement peuvent être respectées au cours du vol considéré ;
 - (7) que les normes de la section 8.5.3.11 relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.
- (b) Après usage, les fiches de préparation de vol sont conservées pendant trois mois par l'exploitant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.3.11 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DES VOLS

- (a) Pour chaque vol prévu, il est établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation est approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie est remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; s'il ne peut être remis, il est déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

Note - Les fonctions de l'agent technique d'exploitation sont définies à la section 8.5.6.

- (b) Le manuel d'exploitation décrit le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

8.5.3.12 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

- (a) Aérodrômes de dégagement au décollage

- (1) Un aérodrome de dégagement au décollage est choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'atterrissage à cet aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ou s'il est impossible de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.
- (2) Le temps de vol entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne doit pas dépasser :
 - (i) dans le cas d'un avion bimoteur, une heure à une vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;
 - (ii) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, deux heures à une vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;
 - (iii) dans le cas d'un avion effectuant un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO), s'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement disponible situé à une distance répondant au critère de (i) ou (ii), le temps de vol nécessaire pour atteindre le premier aérodrome de dégagement disponible situé à une distance inférieure à celle correspondant au temps de déroutement maximal approuvé de l'exploitant, compte tenu de la masse au décollage réelle.
- (3) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles doivent indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

- (b) Aérodrômes de dégagement en route

Des aérodromes de dégagement en route, obligatoires en vertu de la section 8.5.7 pour les vols à temps de déroutement prolongé effectués par des avions à deux turbomachines, seront choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol des services de la circulation aérienne (ATS).

- (c) Aérodrômes de dégagement à destination

- (1) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement à destination sera choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATS, à moins que :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (i) entre l'aérodrome de départ, ou le point de replanification en vol, et l'aérodrome de destination, la durée du vol ne soit telle que, compte tenu de l'ensemble des conditions météorologiques et des renseignements opérationnels concernant le vol, il existe une certitude raisonnable qu'à l'heure d'utilisation prévue :
 - 1) l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ; et
 - 2) des pistes distinctes seront utilisables à l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;
- (ii) l'aérodrome ne soit isolé. Il n'est pas nécessaire de choisir un ou des aérodromes de dégagement à destination dans le cas d'un vol vers un aérodrome isolé ; le vol sera planifié conformément aux dispositions du § 8.5.3.14(c)(4)(iv) ;
 - 1) Pour chaque vol à destination d'un aérodrome isolé, un point de non-retour sera déterminé ; et
 - 2) Un vol à destination d'un aérodrome isolé ne continuera pas au-delà du point de non-retour à moins qu'une évaluation récente des conditions météorologiques, de la circulation et d'autres conditions d'exploitation n'indique que, à l'heure d'utilisation prévue, un atterrissage en sécurité pourra être effectué.

Note - Par « pistes distinctes », on entend deux pistes ou plus situées au même aérodrome, configurées de manière que si l'une est fermée, l'autre ou les autres peuvent être utilisées.

- (2) Deux aérodromes de dégagement à destination seront choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol ATS lorsque :
 - (i) les conditions météorologiques à l'aérodrome de destination, à l'heure d'utilisation prévue, seront inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ; ou
 - (ii) l'information météorologique n'est pas disponible.
- (d) Indépendamment des dispositions des paragraphes 8.5.3.13 (a), (b), et (c), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu, l'Autorité peut approuver des variantes opérationnelles des critères de sélection d'aérodrome de dégagement. L'évaluation du risque de sécurité spécifique tiendra compte au minimum des éléments suivants :
 - (1) capacités de l'exploitant ;
 - (2) possibilités générales de l'avion et de ses systèmes ;
 - (3) technologies, possibilités et infrastructure disponibles de l'aérodrome ;
 - (4) qualité et fiabilité des renseignements météorologiques ;
 - (5) dangers déterminés et risques de sécurité liés à chaque aérodrome de dégagement choisi selon les variantes ;
 - (6) mesures d'atténuation spécifiques.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.3.13 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) Un vol qui doit être effectué en VFR n'est entrepris que si des messages d'observations météorologiques récents, ou une combinaison de messages récents et de prévisions) indiquent que les conditions météorologiques le long de la route, ou de la partie de la route qui doit être parcourue en VFR seront, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles ;
- (b) Un avion qui doit effectuer un vol conformément aux règles de vol aux instruments :
 - (1) ne décolle de l'aérodrome de départ que si les conditions météorologiques, à l'heure d'utilisation, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ;
 - (2) ne décolle ou ne poursuit le vol au-delà du point de ré planification en vol que si, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aérodrome de dégagement choisi compte tenu des dispositions de la section 8.5.3.12, les observations météorologiques récentes ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.
- (c) Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque aérodrome de dégagement, l'exploitant spécifie une gamme de valeurs appropriée qui soit acceptable pour l'Autorité, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant.
- (d) L'Autorité approuve une marge de temps établie par l'exploitant pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome.
- (e) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (f) Un vol qui est prévu d'être effectué en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.
 - (1) La **NMO 8.5.3.13-A** donne les détails des exigences relatives aux programmes de dégivrage et antigivrage au sol de l'exploitant.
 - (2) La **NMO 8.5.3.13-B** précise les conditions météorologiques fixant les exigences supplémentaires en matière de sources de bulletins météorologiques satisfaisants pour la planification des vols et le contrôle des mouvements en exploitation.

8.5.3.14 CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS

- (a) Un avion emporte une quantité de carburant et lubrifiant utilisable suffisante pour exécuter le plan de vol en sécurité et qui permet des détournements par rapport au vol planifié.
- (b) La quantité de carburant utilisable à emporter doit être basée au minimum sur :
 - (1) les éléments suivants :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (i) données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation du carburant, si un tel système est disponible ; et ;
 - (ii) si des données à jour propres à l'avion ne sont pas disponibles, données provenant de l'avionneur.
- (2) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectuera, notamment :
- (i) masse prévue de l'avion ;
 - (ii) avis aux navigants (NOTAM) ;
 - (iii) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
 - (iv) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ; et
 - (v) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.
- (c) Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, doit comprendre ce qui suit :
- (1) **carburant de circulation au sol** : quantité de carburant qui sera consommé avant le décollage, d'après les prévisions compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (APU) ;
 - (2) **carburant d'étape** : quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au paragraphe 8.5.3.15.2(b) ;
 - (3) **réserve de route** : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle correspond à 5 % du carburant d'étape prévu ou de la quantité de carburant requise à partir du point de replanification en vol compte tenu du taux de consommation qui a servi à calculer le carburant d'étape.

Quoi qu'il en soit, elle ne doit pas être inférieure à la quantité de carburant nécessaire pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome de destination dans des conditions normales.

Note - Les imprévus sont des facteurs qui peuvent influencer sur la consommation de carburant durant le vol jusqu'à l'aérodrome de destination (différences entre la consommation de l'avion particulier et la consommation prévue, écarts par rapport aux conditions météorologiques prévues, longs retards, écarts par rapport à la route et/ou aux niveaux de croisière planifiés, etc.).

- (4) **réserve de dégagement à destination** :
- (i) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :
 - a) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - b) monter à l'altitude de croisière prévue ;
 - c) suivre l'itinéraire prévu ;
 - d) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et
 - e) effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (ii) dans les cas où deux aérodromes de dégagement à destination sont nécessaires, quantité de carburant requise, calculée selon le point (4) (i), pour que l'avion puisse se rendre à l'aérodrome de dégagement à destination qui exige la plus grande réserve de dégagement ;
- (iii) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ;
- (iv) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
 - a) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ;
 - b) si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale ;
- (v) Tout exploitant en RD. Congo doit prendre en compte deux aérodromes de dégagement lors du calcul de carburant à emporter.
- (5) **réserve finale** : quantité de carburant calculée en fonction de la masse estimée de l'avion à l'arrivée à l'aérodrome de dégagement à destination ou à l'aérodrome de destination si un aérodrome de dégagement à destination n'est pas nécessaire, soit :
 - (i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes à une vitesse et une altitude de sécurité secteur ;
 - (ii) si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;
- (6) **carburant supplémentaire** : quantité de carburant additionnelle requise si le carburant minimal calculé conformément aux dispositions du paragraphe, 8.5.3.15 (c), (2), (3), (4) et (5) est insuffisant pour :
 - (i) permettre à l'avion de descendre selon les besoins et de se rendre à un aérodrome de dégagement en cas de panne moteur ou de dépressurisation, selon l'éventualité qui nécessite la plus grande quantité de carburant dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ; et
 - a) de voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ; et
 - b) d'effectuer l'approche et l'atterrissage ;
 - (ii) permettre à l'avion qui effectue un vol EDTO de respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'Autorité ;
 - (iii) répondre à des exigences supplémentaires non traitées ci-dessus ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

La planification d'une quantité de carburant pour faire face à une panne se produisant au point le plus critique le long d'une route RACD 08-1,8.5.3.15 (c), (6), (i), peut placer l'avion dans une situation d'urgence carburant, sur la base du RACD 08 -1,8.5.2.16 (b).

Note - Des orientations sur les scénarios carburant critique EDTO figurent dans la NMO 8.5.7.1

- (7) **carburant discrétionnaire** : quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.
- (d) Les exploitants doivent déterminer la réserve finale de chaque type d'avion et variante de leur flotte et arrondir à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.
- (e) Un vol ne commence pas si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions du RACD 08-1, 8.5.3.15 (c), (1), (2), (3), (4), (5) et (6), s'il y a lieu, et il n'est pas poursuivi au-delà du point de replanification en vol si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions évoquées ci-dessus, s'il y a lieu.
- (f) Indépendamment des dispositions du RACD 08-1, 8.5.3.15 (c), (1), (2), (3), (4), et (6), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu. L'Autorité approuve des variantes par rapport aux quantités, calculées avant le vol, de carburant de circulation au sol, de carburant d'étape, de la réserve de route, de la réserve de dégagement à destination et de carburant supplémentaire.

L'évaluation du risque de sécurité spécifique tient compte au minimum des éléments suivants :

- (1) calcul du carburant de vol ;
- (2) capacité de l'exploitant d'inclure :
- (i) une méthode orientée par des données qui comprenne un programme de suivi de la consommation de carburant ;
 - (ii) l'utilisation avancée des aérodromes de dégagement ;
- (3) des mesures d'atténuation spécifiques.
- (g) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol exige une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

8.5.3.15 GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (a) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'Autorité qui garantissent l'exécution des vérifications et de la gestion du carburant en vol.
- (b) Le pilote commandant de bord veille en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome où il peut effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue.

Note - La protection de la réserve de carburant finale est destinée à assurer un atterrissage en sécurité à n'importe quel aérodrome en cas de circonstances imprévues empêchant de terminer un vol en sécurité comme prévu initialement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (1) Le pilote commandant de bord doit demander des renseignements sur les délais à l'ATC si, en raison de circonstances imprévues, la quantité de carburant présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aérodrome de destination risque d'être inférieure à la réserve finale plus, s'il y a lieu, la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome de dégagement ou à un aérodrome isolé.
- (2) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

Note- L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre d'aérodromes où l'avion pouvait se poser a été réduit à un aérodrome en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence, mais une situation d'urgence est possible s'il se produit un délai imprévu.

- (3) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aérodrome le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue.

Note 1 - La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 8.5.3.14 (c) alinéa (5) sous-alinéas (i) ou (ii), et qui correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage à quelque aérodrome que ce soit.

Note 2 - Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse.

8.5.3.16 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC PASSAGERS À BORD

- (a) Un avion n'est avitaillé en carburant, alors que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si un personnel approprié, possédant les qualifications voulues, est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

Note - Par « personnel possédant les qualifications voulues », on sous-entend, le personnel de conduite et/ou mécanicien possédant une licence de catégorie B2 à jour et ayant suivi la formation sur l'évacuation d'urgence sur ce type d'avion en contact direct avec le personnel de cabine et le personnel technique au sol.

- (b) Lorsque des opérations d'avitaillement en carburant avec passagers embarquant, débarquant ou demeurant à bord sont en cours, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

Note 1 - Les dispositions du RACD 08-1, 8.5.3.16(a) n'exigent pas nécessairement le déploiement de l'escalier escamotable, ni l'ouverture des issues de secours en tant que condition préalable aux opérations d'avitaillement en carburant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

Note 2 - Le RACD 14-Volume 1, 9.6, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.

Note 3 - Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

8.5.3.17 RÉSERVE D'OXYGÈNE

Note - En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte, sont les suivantes :

Pression absolue	Mètres	Pieds
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

- (a) Un vol à effectuer à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa n'est entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :
- (1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent est comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;
 - (2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent est inférieure à 620 hPa.
- (b) Dans le cas des avions pressurisés, un vol n'est entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

8.5.3.18 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE L'AÉRODROME DE DESTINATION POUR VOL IFR

- (a) Dans l'exécution d'un plan de vol IFR, nul ne doit entamer un vol avant qu'il ne soit confirmé que : les conditions météo de l'aérodrome d'atterrissage prévu et, si nécessaire d'au moins un aéroport de dégagement à l'heure estimée d'arrivée, seront égales ou supérieures :
- (1) aux valeurs minimales de visibilité et de plafond pour la procédure standard d'approche aux instruments prévue ;
 - (2) en cas de procédure d'approche sans l'aide des instruments, aux valeurs d'altitude minimale qui permettent une descente en VMC vers l'aérodrome.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Une exemption partielle est accordée lors de la préparation d'un vol commercial en IFR pour approuver et effectuer le vol même si les conditions météorologiques de l'aérodrome de destinations sont en-dessous des minimas, tant que les conditions météorologiques de l'aérodrome de dégagement désigné sont dans les limites des minima IFR.

8.5.3.19 EXIGENCES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT POUR VOL IFR

- (a) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement à destination doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATS, sauf :
- (1) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
 - (2) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié.
- (b) Nul ne doit entamer un vol IFR avec un avion sans avoir au moins un aérodrome de dégagement à la destination prévue dans le plan de vol sauf :
- (1) s'il y a une procédure d'approche aux instruments établie par les Autorités compétentes ;
 - (2) les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions suivantes existeront 2 heures avant et après l'heure d'atterrissage prévue:
 - (i) le plafond doit être au moins à 300 mètres au-dessus de l'altitude minimale requise par la procédure d'approche aux instruments ;
 - (ii) une visibilité supérieure au moins de 5.5 km, ou dépassant 4 km à la visibilité minimale requise par la procédure ;
 - (iii) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et dans ce cas il faut prévoir une quantité de carburant supplémentaire nécessaire pour voler pendant 2 heures en régime de croisière.
- (c) Les valeurs de plafond et de visibilité requises peuvent être diminuées sur accord de l'Autorité pour les vols commerciaux quand il n'existe pas de dégagement à la destination.

8.5.3.20 CRITÈRES DE SELECTION DE L'AÉRODROME DE DÉGAGEMENT POUR UN VOL IFR

- (a) Un vol qui est exécuté conformément aux dispositions EDTO ne doit être entrepris que si, pendant la période d'arrivée possible, les aérodromes de dégagement en route nécessaires sont disponibles et si les renseignements dont on dispose indiquent que les conditions, à ces aérodromes, seront égales ou supérieures aux minima opérationnels d'aérodrome approuvés pour ce vol.

Note - Si les minimas de dégagement sont publiés, le pilote commandant de bord ne doit choisir un aérodrome de dégagement dans le plan de vol que si les dernières prévisions disponibles indiquent que les conditions météo dans cet aérodrome de dégagement sont égales ou supérieures aux minima publiés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Si les minimas de dégagement ne sont pas publiés, et s'il n'y a pas d'interdiction d'utilisation de l'aérodrome comme aérodrome de dégagement dans le plan de vol IFR, le pilote commandant de bord s'assure que les conditions météo de cet aérodrome seront égales ou supérieures :
- (1) pour une procédure d'approche de précision, à un plafond d'au moins 600 pieds et à une visibilité qui n'est pas inférieure à 2 miles ;
 - (2) pour une procédure autre que l'approche de précision, à un plafond d'au moins 800 pieds et une visibilité qui n'est pas inférieure à 2 miles.

8.5.3.21 GESTION ET CONSERVATION DES DOCUMENTS DU PLAN DE VOL : TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

- (a) Pour chaque vol prévu, il est établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation est approuvé et signé par le pilote commandant de bord et par l'agent technique d'exploitation, et copie est remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; s'il ne peut être remis, il est déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ. Ce plan de vol exploitation est composé des documents suivants :
- (1) un plan de vol opérationnel, incluant les NOTAM et les conditions atmosphériques prises en compte dans le plan de vol pour établir la quantité minimale de carburant, les performances en vol, la destination et les aérodromes de dégagement ;
 - (2) un manifeste de chargement, indiquant la répartition de la charge, le centrage, les poids au décollage et à l'atterrissage et en respectant les limitations de charge maxi opérationnelle, et de performance ;
 - (3) une page du log book technique de l'avion, en cas d'ouverture de séquence pour une panne mécanique notée lors du vol précédent, ou suite à une inspection effectuée ou si une approbation pour remise en service a été signée à l'aérodrome de départ.
- (b) Nul ne peut faire décoller un avion pour un vol commercial sans que tous les documents libératoires, signés par le pilote commandant de bord, ne soient gardés et disponibles au point de départ.
- (c) Le pilote commandant de bord emporte une copie des documents spécifiés dans le paragraphe (a) à bord de l'avion jusqu'à l'aérodrome de destination.
- (1) Ces documents sont un complément à ceux spécifiés dans le Chapitre 2 pour tout type d'exploitation.
 - (2) L'Autorité approuve un lieu de mise en place différent pour ces documents mais ils doivent toujours être accessibles en cas de besoin.

8.5.3.22 SYSTÈME DE CONTRÔLE DE DONNÉES DE MASSE ET CENTRAGE

- (a) Aucun vol n'est entrepris avant que ne soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :
- (1) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (2) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre.
- (b) Si un agent de chargement ou un autre agent qualifié sont employés par le détenteur d'un CTA au cours d'une opération d'exploitation commerciale, le pilote commandant de bord peut déléguer

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

la responsabilité du chargement, mais doit s'assurer que les procédures sont correctement respectées.

- (c) Pour les vols commerciaux, aucun pilote commandant de bord ne peut commencer un vol sans s'assurer lui-même que les calculs de chargement, de masse et de centrage contenus dans le manifeste de chargement sont exacts et respectent les limitations de l'avion.
- (d) Tout exploitant dispose d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié les informations à jour relatives à la masse et au centrage de chaque aéronef qu'il exploite.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que, quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'aéronef sont conformes aux limites spécifiées dans le manuel de vol approuvé ou le manuel d'exploitation approuvé, si celui-ci est plus restrictif.
- (f) L'exploitant doit établir la masse et le centrage de tout aéronef sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans si les masses individuelles aéronef sont utilisées. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les aéronefs doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.
- (g) L'exploitant détermine la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'aéronef sur le centrage doit être déterminée.
- (h) L'exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout ballast, par pesée réelle ou si approuvé par l'Autorité, détermine la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages tel que spécifié dans la **NMO 8.5.3.22**.
- (i) L'exploitant détermine la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation approuvé.
- (j) L'exploitant spécifie dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour la fourniture de services au sol, le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du présent chapitre. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

8.5.3.23 POIDS MAXIMAL AUTORISÉ POUR TOUT MANIFESTE DE CHARGEMENT

- (a) Le pilote commandant de bord s'assure que le poids maximum au décollage pour un vol donné ne dépasse pas le poids maximum autorisé :
 - (1) pour la piste à utiliser et dans les conditions au moment du décollage ;
 - (2) tient compte du carburant et de l'huile à consommer avant le décollage permettant d'assurer les performances en vol, le poids à l'atterrissage, et les limitations de distance d'atterrissage à l'aérodrome de destination et de dégagement ;
 - (3) et qu'une vérification a été effectuée indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 6 peuvent être respectées au cours du vol considéré.

8.5.3.24 APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE

- (a) Nul ne peut commencer un vol sans l'autorisation spécifique d'une personne habilitée conformément à la réglementation en vigueur.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Nul ne peut commencer un vol commercial de transport passager pour lequel un programme a été publié, sans qu'une personne autorisée par la réglementation n'ait prononcé une approbation de remise en service pour cette exploitation ou série d'exploitation.

8.5.3.25 PLAN DE VOL OPÉRATIONNEL

- (a) Aucun vol n'est entrepris avant que ne soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que les normes relatives à la planification opérationnelle des vols (PVO) ont été appliquées.
- (b) Un pilote commandant de bord ainsi que toute personne autorisée par la réglementation peuvent signer le PVO quand ils ont conclu que le vol peut se dérouler en toute sécurité.
- (c) Le plan de vol opérationnel doit inclure le parcours et le calcul de carburant, compte tenu de la météo et des autres facteurs prévus, pour l'exécution du vol vers l'aérodrome de destination ou de décollage.
- (d) Le pilote commandant de bord devant signer le PVO doit avoir accès aux informations concernant le vol sur l'avitaillement carburant, les aérodromes de décollage, les informations sur le temps, les prévisions météo et les NOTAM sur le parcours et l'aérodrome.
- (e) Nul ne peut poursuivre un vol à partir d'un aérodrome intermédiaire sans un nouveau PVO si l'avion est resté au sol plus de 6 heures.

8.5.3.26 DUREE DE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES D'EXTINCTION D'INCENDIE DE FRET

- (a) L'exploitant doit planifier tous les vols de manière à ce que le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome où un atterrissage en sécurité peut être effectué ne dépasse pas la durée de fonctionnement du système d'extinction d'incendie de fret de l'avion, quand une telle durée est indiquée dans la documentation de l'avion, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle spécifiée par l'Autorité.

Note 1- La durée de fonctionnement du système d'extinction d'incendie de fret est indiquée dans le document pertinent de l'avion lorsqu'il faut en tenir compte pour l'opération.

Note 2 - Quinze minutes correspondent à une marge de sécurité opérationnelle couramment utilisée à cet effet.

Note 3 – Voir la section 8.5.7 et la NMO 8.6.1.2 pour des considérations relatives à la durée de fonctionnement des systèmes d'extinction d'incendie de fret des avions effectuant des vols à temps de déroutement prolongé.

8.5.4 PROCÉDURES EN VOL

8.5.4.1 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

- (a) Un vol n'est poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de décollage à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions de la section 8.5.3.5 (a).
- (b) Une approche aux instruments n'est pas poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'approche.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (c) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne doit pas poursuivre son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cet aérodrome.

Note - « RVR de contrôle » signifie les valeurs communiquées d'un ou plusieurs emplacements de communication de la RVR (toucher des roues, point médian et extrémité d'arrêt) qui sont utilisées pour déterminer si les minimums d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, la RVR de contrôle est la RVR au point de toucher des roues, sauf spécification contraire des critères de l'Autorité.

8.5.4.2 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Note 1 - Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, figurent dans le RACD 21.

Note 2 - Les procédures pour produire des comptes rendus spéciaux en vol sur l'efficacité du freinage sur la piste sont décrites dans les Procédures pour des services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien.

8.5.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, seront signalées dès que possible à la station aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

8.5.4.4 MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE A LEUR POSTE

- (a) Décollage et atterrissage. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage sera à son poste.
- (b) Croisière. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage restera à son poste sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.
- (c) Ceintures de sécurité. Chaque membre de l'équipage de conduite veillera à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.
- (d) Harnais de sécurité. Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote veillera à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite veillera à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

Note- Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

8.5.4.5 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au paragraphe 8.5.3.17 (a) ou (b) pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Tous les membres d'équipage d'avions pressurisés volant au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

8.5.4.6 PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS À BORD DES AVIONS PRESSURISÉS EN CAS DE CHUTE DE PRESSIION

- (a) L'exploitant doit prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'en cas de descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et envisager des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence ; il doit également prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation tels que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

Note - Il n'est pas envisagé que l'équipage de cabine puisse être dans tous les cas en mesure de prêter assistance aux passagers pendant les descentes d'urgence nécessitées par une chute de pression.

8.5.4.7 INSTRUCTIONS D'EXPLOITATION COMMUNIQUÉES EN VOL

- (a) Les instructions d'exploitation comportant une modification du plan de vol ATS doivent faire l'objet d'une coordination avec l'organisme ATS compétent avant d'être transmises à l'avion.

Note - Si la coordination indiquée ci-dessus n'a pas été possible, les instructions que le pilote aura reçues de l'exploitant ne le dispenseront pas de l'obligation d'obtenir, s'il y a lieu, une autorisation appropriée d'un organisme ATS avant de modifier son plan de vol.

8.5.4.8 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

- (a) Une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments sont approuvées par l'Autorité, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments.
- (b) Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments se conforment aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

Note 1 – Voir le § 8.5.3.5(a)(3) pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

Note 2 – Des renseignements à l'intention des pilotes sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I. Les critères de construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), Volume II. Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences pour des raisons de sécurité (voir le Chapitre 1 § 8.1.1.3(a)).

8.5.4.9 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES AVIONS À MOINDRE BRUIT

- (a) Les procédures d'exploitation des avions à moindre bruit doivent être conformes aux dispositions du RACD 17-3 (PANS-OPS).
- (b) Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

Note - Une procédure unique peut ne pas être suffisante, à certains aérodromes.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.4.10 PROCÉDURES D'UTILISATION DES AVIONS CONCERNANT LES VITESSES VERTICALES DE MONTÉE ET DE DESCENTE

- (a) A moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, le exploitant spécifie pour les montées ou les descentes vers une altitude ou un niveau de vol assignés, en particulier si le pilote automatique est enclenché, des procédures qui font que l'avion pourra parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/sec ou 1500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où le pilote a été informé qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

Note - Des éléments concernant l'élaboration de telles procédures figurent dans les PANS-OPS (Exploitation Technique des Aéronefs), Volume I, Partie III, Section 3, Chapitre 3.

8.5.4.11 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DE L'AVION EN RAPPORT AVEC LES PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

- (a) Le pilote commandant de bord ne doit pas poursuivre son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aéroport à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité.

Note 1- Les procédures suivies par les aéroports pour évaluer l'état de la surface des pistes et en rendre compte figurent dans les PANS-Aéroports, et celles pour utiliser à bord des aéronefs les informations à ce sujet sont décrites dans le Manuel sur les performances des avions.

Note 2- Le Manuel sur les performances des avions contient des orientations sur l'élaboration des informations sur les performances des avions.

8.5.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.
- (b) Le pilote commandant de bord veille à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions du RACD 07-1 ; 7.2.1.2 (d), soient rigoureusement respectées.
- (c) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

Note - RACD 13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».

- (d) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (e) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au paragraphe 8.4.1.17(a) du présent règlement.

Note- Aux termes de la Résolution A10-36 de la dixième session de l'Assemblée (Caracas, juin- juillet 1956), « la déclaration générale [décrite dans l'Annexe 9], établie de façon à contenir tous les renseignements prévus à l'article 34 [de la Convention relative à l'aviation civile internationale] pour le carnet de route, peut être considérée par les États contractants comme une forme acceptable de carnet de route ».

8.5.6 FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) L'agent technique d'exploitation, exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols mentionnée au RACD 09-2, 9.1.2.1(a) :
- (1) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin ;
 - (2) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signe ces plans s'il y a lieu et remet le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
 - (3) au cours du vol, fournit au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui peuvent être nécessaires à la sécurité du vol.
 - (4) notifie l'organisme ATS compétent lorsque la position de l'avion ne peut pas être déterminée par une capacité de suivi d'aéronef et que les tentatives d'entrer en communication avec l'avion ont échoué.
- (b) En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation :
- (1) déclenche les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ;
 - (2) communique au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

Note- Il est également important que le pilote commandant de bord communique ce type de renseignements à l'agent technique d'exploitation pendant le vol, en particulier lorsqu'il y a une situation d'urgence.

8.5.7 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS D'AVIONS À TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE, Y COMPRIS LES VOLS À TEMPS DE DÉROUTÉMENT PROLONGÉ (EDTO)

8.5.7.1 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX VOLS SUR DES ROUTES SITUÉES A PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DEGAGEMENT EN ROUTE

- (a) Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route veillent à ce que :
- (1) pour tous les avions :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (i) des aérodromes de dégagement en route soient désignés ; et
- (ii) les renseignements les plus récents sur les aérodromes de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques, soient fournis à l'équipage de conduite ;
- (2) pour les avions à deux turbomachines :
 - (i) les renseignements les plus récents fournis à l'équipage de conduite indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue des aérodromes de dégagement en route désignés, les conditions sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par les exploitants pour les vols en question.

Note- La **NMO 8.5.7.1** contient des éléments indicatifs sur l'application des dispositions ci-dessus.

- (b) En plus de respecter les prescriptions du paragraphe 8.5.2.1(a), tous les exploitants veillent à ce que les éléments suivants soient pris en compte et procurent le niveau de sécurité général prévu par les dispositions du présent règlement :
 - (1) procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ;
 - (2) procédures d'exploitation ;
 - (3) programmes de formation.

8.5.7.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

- (a) À moins que l'opération n'ait été spécifiquement approuvée par l'Autorité, un avion à deux turbomachines ou plus ne doit pas être utilisé sur une route où le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, à partir de n'importe quel point de la route, calculé en atmosphère type (ISA) et en air calme, à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement (avions à deux turbomachines) ou à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement (avions équipés de plus de deux turbomachines), dépasse un seuil fixé par l'Autorité pour ce genre d'opération.

Note 1- Quand le temps de déroutement excède le seuil de temps, le vol est considéré comme un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).

Note 2- La **NMO 8.5.7.1** contient des éléments indicatifs sur l'établissement d'un seuil de temps approprié et l'approbation des vols à temps de déroutement prolongé.

Note 3- Aux fins de l'exploitation EDTO, les aérodromes de décollage et de destination peuvent être considérés comme des aérodromes de dégagement en route.

- (b) Dans le cas de l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, le temps de déroutement maximal est approuvé par l'Autorité.

Note - La **NMO 8.5.7.1** contient des éléments indicatifs sur les conditions à utiliser pour la conversion des temps de déroutement en distances.

- (c) Lors de l'approbation d'un temps de déroutement maximal approprié pour l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, l'Autorité veille :
 - (1) pour tous les avions : à ce que la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, indiquée dans le manuel de

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

vol de l'avion (directement ou par référence) et concernant cette exploitation, ne soit pas dépassée ; et

- (2) pour les avions à deux turbomachines : à ce qu'ils aient reçu une certification EDTO.

Note 1- L'abréviation ETOPS est utilisée à la place d'EDTO dans certains documents.

Note 2- La **NMO 8.5.7.1** contient des éléments indicatifs sur l'application des dispositions ci-dessus,

- (3) Indépendamment des dispositions du paragraphe 8.5.7.2(c)(1), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent est maintenu, l'Autorité peut approuver des vols sur une route où la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes de bord est dépassée. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

- (i) capacités de l'exploitant ;
- (ii) fiabilité générale de l'avion ;
- (iii) fiabilité de chaque système visé par une limite de temps ;
- (iv) renseignements pertinents provenant de l'avionneur ; et
- (v) mesures d'atténuation spécifiques.

Note- La **NMO 8.5.7.1** Contient des éléments indicatifs sur l'évaluation du risque de sécurité spécifique.

- (d) Dans le cas d'un avion effectuant un vol EDTO, le carburant supplémentaire visé au RACD 08-1, 8.5.3.14(c)(6) (ii), comprend le carburant nécessaire pour respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'Autorité.

Note - La **NMO 8.5.7.1** contient des éléments indicatifs sur l'application des dispositions de ce paragraphe.

- (e) Un vol ne se poursuit pas sur une route située au-delà du seuil de temps visé au RACD 08-1, 8.5.7.1.2(a) à moins d'avoir réévalué la disponibilité des aérodromes de décollage en route désignés et à moins que les renseignements les plus récents n'indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions à ces aérodromes sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol en question.

S'il est déterminé que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions est défavorable à une approche et un atterrissage en sécurité à l'aérodrome concerné, on établit une marche à suivre différente.

- (f) Lors de l'approbation de temps de déroutement maximaux applicables à des avions à deux turbomachines, l'Autorité veille à ce que les éléments suivants soient pris en compte en vue de la réalisation du niveau général de sécurité prévu par les dispositions du RACD 05-1 :

- (1) fiabilité du système de propulsion ;
- (2) certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO du type d'avion ;
- (3) programme de maintenance EDTO.

L'abréviation ETOPS est utilisée à la place d'EDTO dans certains documents.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (g) Dans le cas de l'exploitation d'un type d'avion à deux turbomachines exploitées sur une route où le temps de vol à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement jusqu'à un aéroport de décollage en route dépasse le seuil établi en vertu du paragraphe 8.5.2.1(a), pour ce genre d'exploitation la poursuite de cette exploitation sur cette route doit faire l'objet d'une autorisation par l'Autorité.

8.5.8 BAGAGES A MAIN

- (a) L'exploitant veille à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.
- (b) L'exploitant établit des procédures permettant de s'assurer que seuls sont embarqués à bord et introduits dans la cabine de passagers des bagages à main qui peuvent y être solidement et correctement rangés.
- (c) L'exploitant établit des procédures pour s'assurer que les bagages et le fret embarqués, dont les mouvements pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou obstruer les allées et les issues de secours, en cas de déplacement, sont placés dans des compartiments conçus et prévus pour empêcher tout mouvement.
- (d) Nul ne doit permettre la fermeture des portes d'un avion transportant des passagers en vue du roulage ou du tractage sans qu'un membre d'équipage désigné n'ait vérifié que tous les bagages soient entièrement et correctement stockés dans les racks au plafond équipés de moyens appropriés de rétention ou de portes ou qu'ils soient dans des endroits prévus à cet effet.
- (e) Nul ne doit permettre qu'un bagage à main soit installé dans un endroit où la limite de poids prévue risque d'être dépassée

8.5.9 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES A L'EXPLOITATION MONO PILOTE EN RÉGIME DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR) OU DE NUIT

- (a) Un avion ne doit pas être exploité en régime IFR ou de nuit par un équipage mono pilote sans l'approbation de l'Autorité.
- (b) Un avion ne doit pas être exploité en régime IFR ou de nuit par un équipage mono pilote sauf :
- (1) si le manuel de vol de l'avion n'exige pas que l'équipage de conduite soit composé de plus d'une personne ;
 - (2) s'il s'agit d'un avion à hélices ;
 - (3) si le nombre maximal de sièges-passagers n'est pas supérieur à neuf ;
 - (4) si la masse maximale au décollage certifiée n'excède pas 5 700 kg ;
 - (5) si l'avion est doté de l'équipement décrit au RACD 07-1, 7.2.23.
 - (6) si le pilote commandant de bord satisfait aux spécifications d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente décrites à la section 8.3.1.13.
- (c) Pour l'exécution de vols mono pilotes en régime IFR ou de nuit, le pilote commandant de bord remplit des conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.5.10 GESTION DE LA FATIGUE

8.5.10.1 SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE (FRMS)

- (a) Le présent règlement est établi aux fins de la gestion de la fatigue, il est fondé sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, dans le but de garantir que les membres des équipages de conduite et de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.
- (1) Tout exploitant doit se conformer aux règlements concernant des limites applicables aux temps de vol, période de service de vol, période de service et périodes de repos indiqués dans la NMO 8.5.10.1-A ;
 - (2) Tout exploitant autorisé à utiliser un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) pour gérer la fatigue, doit se conformer aux règlements applicables à un tel système.
- (b) L'exploitant doit établir, en application du paragraphe (a) ci-dessus et aux fins de la gestion des risques de sécurité liés à la fatigue :
- (1) des limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service ainsi que des exigences en matière de repos qui respectent les règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'Autorité ; ou
 - (2) un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) pour l'ensemble de ses activités compte tenu des dispositions du paragraphe (f) ; ou
 - (3) un FRMS pour une partie de ses activités compte tenu des dispositions du paragraphe (f), et les limites prévues au paragraphe (b), alinéa (1), pour le reste de ses activités.

Note- L'exploitant qui respecte les règles normatives de gestion de la fatigue n'est pas déchargé de la responsabilité de gérer les risques, y compris les risques liés à la fatigue, en utilisant son système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux dispositions du RACD 19.

- (c) Dans le cas d'un exploitant qui adopte des règles normatives de gestion de la fatigue pour une partie ou l'ensemble de ses activités, l'Autorité peut approuver, dans des circonstances exceptionnelles, des dérogations par rapport à ces règles, sur la base d'une évaluation des risques fournie par l'exploitant. Les dérogations approuvées doivent garantir un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.
- (d) L'Autorité approuve le FRMS de l'exploitant avant que le FRMS ne remplace totalement ou partiellement des règles normatives de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé doit garantir un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.
- (e) Le FRMS approuvé pour un exploitant devra garantir le niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue selon le mécanisme mise en place par l'Autorité.

Dans le cadre de ce mécanisme :

- (1) l'exploitant doit fixer des limites maximales de temps de vol et/ou de période de service de vol et de période de service, et des limites minimales de période de repos. Ces limites seront fondées sur des principes et des connaissances scientifiques, soumis à des processus d'assurance de la sécurité et acceptables par l'Autorité ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) si les données de l'exploitant laissent à croire que ses limites sont trop élevées ou trop basses respectivement, l'Autorité a prescrit une réduction des limites maximales et une augmentation des limites minimales ;
- (3) toute augmentation des limites maximales ou réduction des limites minimales ne sera approuvée qu'après évaluation des motifs de l'exploitant à l'appui de la modification, sur la base de l'expérience accumulée sur le FRMS et des données relatives à la fatigue.

Note- Les processus d'assurance de la sécurité sont décrits dans la NMO 8.5.10.1-B.

- (f) L'exploitant qui met en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue doit veiller, au minimum :
 - (1) à incorporer des principes et des connaissances scientifiques dans le FRMS ;
 - (2) à déterminer les dangers pour la sécurité qui sont liés à la fatigue et les risques correspondants, sur une base permanente ;
 - (3) à prendre sans tarder les mesures correctrices nécessaires pour atténuer efficacement les risques liés aux dangers ;
 - (4) à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l'atténuation des risques de fatigue réalisée par les mesures correctrices ;
 - (5) à améliorer sans relâche le fonctionnement général du FRMS.

Note- Les spécifications détaillées relatives au FRMS figurent dans la NMO 8.5.10.1-B.

- (g) Les FRMS des exploitants doivent être intégrés dans leur système de gestion de la sécurité (SGS).

Note- L'intégration du FRMS et du SGS est traitée dans le Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches

- (h) L'exploitant doit tenir des relevés des temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos de ses membres d'équipage de conduite et de cabine et les conservera pendant une période fixée par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE.6 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

8.6.1.1 GÉNÉRALITÉS

- Les avions doivent être utilisés conformément aux dispositions du présent chapitre et aux dispositions contenues dans le manuel de vol, sur les plaques indicatrices ou tout autre document indiquant les limites d'emploi approuvées selon le règlement applicable de navigabilité déterminé par l'Etat d'immatriculation pour la délivrance du certificat de navigabilité.
- Sauf comme il est prévu à la section 8.6.1.4, les avions monomoteurs ne doivent être utilisés que si les conditions météorologiques, les conditions d'éclairage ainsi que les routes et les déroutements permettent d'exécuter avec sécurité un atterrissage forcé en cas de panne de moteur.
- Aucun avion ne peut être utilisé conformément aux dispositions du présent règlement, s'il n'est muni d'un certificat de navigabilité délivré suivant des dispositions au moins équivalentes au RACD 05-1

8.6.1.2 AVIONS DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ A ÉTÉ DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DU RACD 05-1

- Les exigences des § 8.6.1.2(b) à 8.6.1.2(k) s'appliquent aux avions lourds auxquels les dispositions au moins équivalentes au règlement RACD 05-1 sont applicables.

Note- Les normes ci-après ne comportent pas de spécifications quantitatives comparables à celles qui figurent dans les règlements nationaux de navigabilité. Conformément aux dispositions du §8.6.1.1(a) elles doivent être complétées par des spécifications nationales établies par les États contractants.

- Les dispositions contenues dans le manuel de vol, sur les plaques indicatrices ou tout autre document indiquant les limites d'emploi approuvées selon le règlement applicable de navigabilité déterminé par l'Etat d'immatriculation pour la délivrance du certificat de navigabilité tel que stipulé au §8.6.1.1(a) pour les avions indiqués au §8.6.1.2(a) doivent être au moins pratiquement équivalentes au niveau général impliqué par les dispositions du présent chapitre.

Note - La NMO 8.6.1.2 contient des éléments indicatifs qui précisent le niveau de performances visé par les exigences du présent chapitre.

- L'avion doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.
- L'Autorité prend toutes les précautions logiquement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.
- Un vol n'est entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol, complétées, selon les besoins, par d'autres données acceptables pour L'Autorité, indiquent qu'il est possible de se conformer aux normes des § 8.6.1.2(f) à 8.6.1.2(k).
- Il sera tenu compte, pour l'application des exigences du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (qui comprennent notamment la masse de l'avion, les procédures d'utilisation, l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, la température ambiante, le vent, la pente et l'état de la surface de la piste, c'est-à-dire la

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

présence de neige, de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, et les conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs seront pris en compte soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

(g) Limites de masse

- (1) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait aux dispositions du § 8.6.1.2(h), ni la masse pour laquelle il satisfait aux dispositions des § 8.6.1.2(i), 8.6.1.2(j), 8.6.1.2(k) en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 8.6.1.2(i) et 8.6.1.2(j) et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions des § 8.6.1.2(g), alinéa (3), et 8.6.1.2(k).
- (2) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.
- (3) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.
- (4) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique du RACD 20-Volume I, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

(h) Décollage.

En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, ou pour une autre raison, en un point quelconque du décollage, l'avion peut soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance d'accélération-arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge verticale ou horizontale suffisante jusqu'à ce qu'il soit en mesure de satisfaire aux dispositions du § 8.6.1.2(i). Lorsqu'on détermine l'aire résultante de prise en compte des obstacles au décollage, on doit tenir compte des conditions d'exploitation, telles que la composante de vent traversier et la précision de navigation.

Note - La NMO 8.6.1.2 contient des orientations sur les marges verticales et horizontales jugées suffisantes pour démontrer la conformité avec la norme ci-dessus.

- (1) Pour déterminer la longueur de piste disponible, il sera tenu compte de la perte éventuelle de longueur de piste due à la manœuvre d'alignement de l'avion avant le décollage.

(i) En route — un moteur hors de fonctionnement.

Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des détournements prévus, l'avion devra pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

permettant de satisfaire aux normes du § 8.6.1.2(k), sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

- (j) En route — deux moteurs hors de fonctionnement.

Pour les avions équipés de trois moteurs au moins, sur tout tronçon de route où il est nécessaire, étant donné l'emplacement des aérodromes de dégagement en route et la durée totale du vol, de tenir compte de la probabilité de défaillance d'un deuxième moteur afin de maintenir le niveau général de sécurité correspondant aux normes du présent chapitre, l'avion devra pouvoir, en cas de défaillance de deux moteurs, poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, et y atterrir.

- (k) Atterrissage ou amerrissage.

Sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche, l'avion devra pouvoir atterrir et s'immobiliser ou, s'il s'agit d'un hydravion, réduire suffisamment sa vitesse, sur la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable. Il sera tenu compte des variations prévues dans la technique d'approche et d'atterrissage ou d'amerrissage, s'il n'a pas été tenu compte de ces variations dans la détermination des données de performances consignées dans le manuel de vol.

8.6.1.3 DONNÉES SUR LES OBSTACLES

- (a) Des données sur les obstacles sont fournies pour permettre à l'exploitant d'élaborer des procédures conformes aux dispositions du § 8.6.1.2(i).

Note- Voir les méthodes de présentation de certaines données sur les obstacles dans le RACD 17 - 1 relatif aux cartes aéronautiques et RACD 17 - 2 relatif aux services d'information aéronautique, chapitre 5 (NOTAM) Appendice 1 (Teneur de l'AIP).

- (a) En déterminant si les dispositions du § 8.6.1.2(h) sont respectées, l'exploitant tient compte de la précision du tracé des cartes.

8.6.1.4 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

- (a) Lorsqu'elle doit approuver des vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), l'Autorité s'assure que le certificat de navigabilité de l'avion est approprié et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions du présent règlement et du RACD 05-1 est garanti par :

- (1) la fiabilité du moteur à turbine ;
- (2) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;
- (3) l'équipement et les autres éléments exigés par la NMO 8.6.1.4

- (b) Tous les avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC doivent être équipés d'un système de contrôle des tendances du moteur, et les avions de ce type dont le premier certificat de navigabilité a été délivré le 1^{er} janvier 2005 ou après doivent être équipés d'un système automatique de contrôle des tendances.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 7. TRAITEMENT DES PASSAGERS

8.7.1.1 COMPORTEMENT INACCEPTABLE

- (a) Nul ne doit interférer dans une tâche qu'exerce un membre d'équipage à bord d'un avion.
- (b) Chaque passager doit attacher sa ceinture de sécurité et la garder attachée tant que le voyant "attachez vos ceintures" reste allumé.
- (c) Nul ne doit, à bord de l'avion, agir de manière insouciante ou négligente et agir d'une façon à mettre en danger l'avion, les personnes et leurs biens.
- (d) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne se dissimule, ni ne dissimule du fret, à bord de l'avion.
- (e) Nul ne doit fumer à bord de l'avion.
- (f) Nul ne doit toucher, arrêter ou détruire d'une manière quelconque les détecteurs de fumée installés dans l'une des toilettes d'un avion.

8.7.1.2 MESURES DE SÉCURITÉ À PRENDRE PENDANT L'AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

- (a) L'exploitant établit des procédures pour les opérations d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant avec des passagers embarquant, à bord ou débarquant, afin de s'assurer du respect des précautions suivantes :
 - (1) une personne qualifiée reste à une position spécifiée pendant la durée des opérations d'avitaillement avec passagers à bord. Cette personne qualifiée doit être capable de conduire les procédures d'urgence concernant la protection contre le feu et la lutte contre l'incendie, assurer les communications avec l'équipage et donner l'alerte ;
 - (2) l'équipage, le personnel et les passagers sont informés de l'imminence d'une opération d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant ;
 - (3) les consignes « Attachez les ceintures » doivent être éteintes ;
 - (4) les consignes « DÉFENSE DE FUMER » doivent être allumées, ainsi que l'éclairage cabine afin de permettre une identification des issues de secours ;
 - (5) les passagers sont informés qu'ils doivent détacher leurs ceintures de sécurité et s'abstenir de fumer ;
 - (6) un nombre suffisant de membres d'équipage doit être à bord et être prêt à procéder immédiatement à une évacuation d'urgence ;
 - (7) tout dégagement de vapeur de carburant dans la cabine lors de l'avitaillement en carburant ou la reprise de carburant ou toute condition susceptible de créer un danger doit provoquer l'interruption immédiate des transferts de carburant ;
 - (8) le périmètre au sol, situé en dessous des issues nécessaires à une évacuation d'urgence et les zones de déploiement des toboggans doivent rester dégagés ; et
 - (9) des dispositions sont prises pour une évacuation rapide et sûre ;
 - (10) un dispositif de sécurité incendie doit être disponible.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.7.1.3 SIÈGES, CEINTURES DE SÉCURITÉ ET HARNAIS DES PASSAGERS

- (a) Avant les phases de décollage et d'atterrissage et pendant le roulage au sol et dès qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le pilote commandant de bord s'assure, directement ou par délégation, que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau avec sa ceinture de sécurité ou son harnais, si installé et correctement attaché.
- (b) L'exploitant doit prescrire des mesures et le pilote commandant de bord s'assure, directement ou par délégation, qu'une occupation des sièges de l'avion par plusieurs personnes n'est autorisée que sur des sièges spécifiés et seulement dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une ceinture supplémentaire ou un autre système de maintien.
- (c) Chaque passager doit attacher correctement sa ceinture à tout moment si le pilote commandant de bord le juge nécessaire pour la sécurité.
- (d) Si un membre d'équipage de cabine est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord délègue cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises avant le décollage.

8.7.1.4 CONSIGNES AUX PASSAGERS

- (a) L'exploitant veille à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :
 - (1) des ceintures de sécurité ;
 - (2) des issues de secours ;
 - (3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
 - (4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (b) L'exploitant informe les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.
- (c) En cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.
- (d) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution est jugée nécessaire, tous les passagers d'un avion soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.
 - (1) un plan d'aménagement cabine approuvé par l'Autorité, doit être disponible à tout moment auprès du membre d'équipage de cabine.
En exploitation commerciale, les consignes doivent inclure tous les points approuvés par l'Autorité pour le type d'exploitation effectuée tel que spécifié dans le manuel d'exploitation.
 - (2) Si un membre d'équipage de cabine est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord délègue cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises avant le décollage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.7.1.5 CONSIGNES EN CAS D'URGENCE EN VOL

- L'exploitant informe les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.
- En cas d'urgence en vol, le pilote commandant de bord s'assure que toutes les personnes à bord connaissent les actions appropriées à prendre.

Si un membre d'équipage de cabine est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord délègue cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises.

8.7.1.6 OXYGÈNE DES PASSAGERS : QUANTITE MINIMALE ET UTILISATION

- Le pilote commandant de bord s'assure que l'oxygène thérapeutique et les masques sont disponibles en quantité suffisante pour tout vol où un manque d'oxygène peut indisposer sérieusement les passagers.
- Le pilote commandant de bord s'assure que la réserve minimale d'oxygène décrite par l'Autorité est à bord de l'avion.

8.7.1.7 ALCOOLS OU DROGUES

- L'exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un avion, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un avion, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments (exceptés les malades sous surveillance médicale) ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'avion ou de ses occupants.

8.7.1.8 MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE À LEUR POSTE

- Les dispositions concernant la présence et protection des membres de l'équipage de cabine se trouvent aux § 8.5.1.9.1 et 8.5.1.9.3
- Pendant les roulages, les membres de l'équipage de cabine restent à leur poste avec leur ceinture de sécurité et leur harnais attachés sauf, quand ils exercent leur tâche de sécurité pour l'avion et les passagers.
- Pendant les décollages et atterrissages, l'équipage de cabine reste le plus proche possible des issues de pleins pieds et est réparti uniformément dans la cabine de façon à pouvoir aider à l'évacuation rapide des passagers en cas d'urgence.
- Si les passagers sont à bord d'un avion à l'arrêt, l'équipage de cabine (ou une autre personne qualifiée dans la procédure d'évacuation d'avion) prend les dispositions suivantes :
 - si une seule personne qualifiée est requise, cette personne doit se positionner à l'endroit prévu dans le manuel des procédures de l'exploitant ;
 - si plus d'une personne qualifiée sont requises, ces personnes sont réparties dans la cabine de façon à pouvoir apporter une assistance efficace aux passagers en cas d'évacuation d'urgence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.7.1.9 MOYENS D'ÉVACUATION

- (a) Le pilote commandant de bord, le chef de cabine et toute autre personne désignée par l'exploitant doit s'assurer lorsque les passagers sont à bord, qu'au moins une issue de plein pied est disponible pour l'évacuation normale ou en urgence des passagers.

8.7.1.10 ARMEMENT DES ISSUES DE SECOURS À DÉPLOIEMENT AUTOMATIQUE

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour assurer qu'avant le roulage, le décollage et l'atterrissage et dès que cela devient possible et sans danger, les équipements d'évacuation automatique sont armés.

8.7.1.11 ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS ET AUX ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

- (a) Nul ne doit permettre le blocage des accès aux issues de secours par des bagages de passagers en cabine ou tout autre objet pendant les manœuvres de l'avion au sol, ou en vol quand les passagers sont à bord de l'avion.

8.7.1.12 STATIONNEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

- (a) Pendant les stationnements avec les passagers restant à bord de l'avion, le pilote commandant de bord et le chef de cabine s'assurent que :
- (1) tous les moteurs sont à l'arrêt ;
 - (2) au moins une issue de pleins pieds reste ouverte afin de permettre le débarquement des passagers ;
 - (3) il y a à bord de l'avion une personne qualifiée pour l'évacuation d'urgence de l'avion et que cette personne est identifiée et connue de tous les passagers comme le responsable de leur sécurité.
- (b) En cas d'avitaillement en carburant avec passagers à bord, le pilote commandant de bord ou un représentant de la compagnie s'assure que les consignes du Manuel des Procédures sont respectées et suivies.

8.7.1.13 TRAITEMENT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence peuvent :
- (1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;
 - (2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ; ou
 - (3) gêner l'évacuation d'urgence de l'avion.
- (c) La présence à bord de passagers à mobilité réduite doit être signalée au pilote commandant de bord.
- (d) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, fournit les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.7.1.14 OCCUPATION DES SIÈGES AU NIVEAU DES ISSUES DE SECOURS

- (a) Aucun pilote commandant de bord ou chef de cabine ne doit permettre à un passager d'occuper un siège au niveau d'une issue de secours s'il (le pilote commandant de bord ou le chef de cabine) juge que ce passager ne peut pas comprendre et effectuer les manœuvres nécessaires pour l'ouverture d'une issue de secours et d'évacuation d'urgence.

8.7.1.15 INTERDICTION DE PORT D'ARMES

- (a) Nul ne doit, à bord d'un avion s'appêtant à effectuer un vol commercial, embarquer ou porter sur lui de façon dissimulée ou non, une arme mortelle ou dangereuse.

8.7.1.16 TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA CABINE PASSAGERS

- (a) Nul ne doit embarquer de la marchandise dans la cabine des passagers en dehors des prescriptions de l'Autorité.

Note- Les exigences en matière de transport de marchandises en cabine des passagers figurent dans la **NMO 8.7.1.16**.

8.7.1.17 PANNEAUX LUMINEUX DE CONSIGNES PASSAGERS

- (a) Le pilote commandant de bord doit allumer les panneaux lumineux de consignes passagers adéquats durant tout mouvement de l'avion au sol, à chaque décollage et atterrissage et dans tous les cas jugés nécessaires.

8.7.1.18 ARRIMAGE DES OBJETS LOURDS DANS LA CABINE DES PASSAGERS

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage au sol, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.
- (b) Le pilote commandant de bord s'assure, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement arrimé.
- (c) Nul ne doit autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un avion tant que tous les objets en cabine passagers ne sont pas correctement rangés de façon à éviter tout accident lors des roulages, décollages ou atterrissages et lors des turbulences en vol.
- (d) Nul ne doit autoriser le déplacement de l'avion au sol, son décollage ou son atterrissage tant que tous les chariots de service passager ne sont pas arrimés dans leur position de stockage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 8 QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS , DU PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE, DE CABINE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.8.1.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD : AVIONS ÉQUIPES DE TURBORÉACTEURS, TURBOPROPULSEURS OU GROS PORTEURS

- (a) Nul ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur un avion équipé de turboréacteurs, de turbopropulseurs ou un gros porteur s'il ne détient pas de licence ATPL et une qualification sur ce type d'avion.

8.8.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD : AVIONS ÉQUIPÉS DE MOTEUR À PISTONS ET AÉRONEFS LÉGERS

- (a) Nul ne doit exercer la fonction de pilote commandant de bord d'un avion équipé de moteur à pistons ou de turbopropulseur ou d'un avion léger durant :
- (1) les vols en IFR s'il ne détient pas une licence et les qualifications nécessaires pour le type d'avion exploité, la qualification de vol aux instruments et l'expérience nécessaires pour effectuer un vol IFR ;
 - (2) les vols de jour en VFR s'il ne détient pas une licence et les qualifications nécessaires pour effectuer un vol en VFR sur ce type d'avion.

8.8.1.3 EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD : AVIONS LÉGERS

- (a) Nul ne doit exercer la fonction de pilote commandant de bord sur un avion léger en transport aérien commercial durant :
- (1) les vols en IFR s'il n'a pas acquis l'expérience aéronautique minimale requise pour l'obtention de la licence pilote ATPL ; ou
 - (2) les vols VFR s'il n'a pas déjà effectué 500 heures de vols cumulées comme pilote, dont 100 heures de vol en solo comprenant 25 heures de vol de nuit.

8.8.1.4 EXIGENCES DE LA LICENCE DU COPILOTE

- (a) Nul ne doit exercer les fonctions de copilote d'un avion en vol commercial s'il ne détient pas :
- (1) une licence de pilote de catégorie appropriée et une qualification pour le type d'avion ;
 - (2) une qualification de vol aux instruments.

8.8.1.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DU MÉCANICIEN NAVIGANT

- (a) Lorsque le manuel de vol exige la présence d'un Mécanicien Navigant (MN ou FE) ou Ingénieur Navigant de l'Aviation Civile (INAC), l'exploitant doit s'assurer que l'équipage de conduite inclut un membre d'équipage titulaire d'une licence de Mécanicien Navigant ou d'Ingénieur Navigant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.6 FONCTIONS DE MÉCANICIEN NAVIGANT EXERCÉES PAR UN PILOTE QUALIFIÉ

- (a) L'exploitant doit s'assurer que, pour tous les vols nécessitant un mécanicien navigant, un autre membre qualifié de l'équipage de conduite est désigné pour exécuter les tâches du mécanicien navigant en cas d'incapacité en vol.
- (b) Lorsqu'un poste distinct a été prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite doit comprendre au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

8.8.1.7 PERSONNEL QUALIFIÉ POUR L'APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS)

- (a) Nul ne doit effectuer l'approbation pour remise en service d'un avion sauf s'il :
 - (1) détient une licence appropriée en cours de validité ;
 - (2) détient une qualification en cours de validité conforme à l'exploitation et au type d'avion utilisé.

8.8.1.8 FAMILIARISATION AUX PROCÉDURES COMPAGNIE

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer par une personne la fonction de membre d'équipage, d'agent technique d'exploitation ou d'agent de dispatch si celle-ci n'a pas été familiarisée aux procédures approuvées par l'Autorité et à tous les manuels de procédures concernant les membres d'équipage et agent technique d'exploitation.

Note- Les exigences en matière de domaine de connaissance et programme horaire figurent dans la **NMO 8.8.1.8**.

8.8.1.9 FORMATION INITIALE AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation en marchandises dangereuses approuvée par l'Autorité.

Note- Les exigences spécifiques pour le programme de cours sont définies dans la **NMO 8.8.1.9**.

8.8.1.10 FORMATION INITIALE À LA SÛRETÉ

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation en sûreté approuvée par l'Autorité.

8.8.1.11 FORMATION INITIALE AUX FACTEURS HUMAINS

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction d'agent technique d'exploitation ou de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation aux facteurs humains approuvée par l'Autorité.

Note- Les rubriques du programme de cours sont contenues dans la **NMO 8.8.1.11**.

8.8.1.12 FORMATION AU MANIEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

- (a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant indique à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

à l'exécution de ces fonctions et il y est prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est décrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

Note- Les exigences en matière de programme du cours figurent dans la **NMO 8.8.1.12**.

8.8.1.13 FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage ou d'agent technique d'exploitation à une personne qui n'a pas suivi une formation approuvée par l'Autorité.
- (b) La formation sur les opérations au sol pour les membres d'équipage doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux performances, masse et centrage, les techniques d'utilisation, les systèmes, les limitations, les procédures normales et d'urgence de l'avion.

Note 1- Les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour les membres d'équipage de conduite figurent dans la **NMO 8.8.1.13 - A**.

Note 2 - L'exploitant doit diviser la formation initiale au sol en modules de durée et de contenus différents tenant compte du niveau d'expérience requise pour chaque membre d'équipage et approuvée par l'Autorité.

- (c) Pour le membre d'équipage de cabine, la formation sur les opérations au sol doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux configurations spécifiques pour chaque type d'avion, équipements, procédures normales et d'urgence des avions de la flotte.

Note- Les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour le Membre d'équipage de cabine figurent dans la **NMO 8.8.1.13 -B**.

- (d) Pour les agents techniques d'exploitation, la formation sur les opérations au sol doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux procédures de préparation de vol pour chaque type d'avion, aux performances, aux calculs de masse et de centrage, aux systèmes et limitations pour chaque type d'avion de la flotte.

Note- Les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour les agents techniques d'exploitation figurent dans la **NMO 8.8.1.13-C**.

8.8.1.14 FORMATION INITIALE EN VOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne qui n'a pas effectué de formation initiale en vol approuvée par l'Autorité sur le type d'avion à exploiter.
- (b) La formation en vol doit porter sur les manœuvres et la conduite normale et d'urgence de l'avion, conformément aux procédures normales, anormales et d'urgence définies par l'exploitant et approuvées par l'Autorité.
- (c) L'exploitant doit établir un programme de formation en vol tenant compte du niveau d'expérience des membres d'équipage de conduite et approuvé par l'Autorité.

Note- Le programme spécifique de vol est détaillé dans la **NMO 8.8.1.14**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.15 FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS SPÉCIALES

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite à une personne qui n'a pas suivi un programme de formation sur les opérations spéciales en vol approuvées par l'Autorité.
- (b) La formation sur les opérations spéciales pour lesquelles un programme initial de formation doit être développé comprend :
- (1) l'exploitation des faibles minimums, y compris les décollages à faible visibilité et les atterrissages en approche CAT II et III ;
 - (2) vols long courrier ;
 - (3) vols de navigation spécialisée (RNAV, PBN etc.) ;
 - (4) la qualification de Pilote commandant de bord en place droite ;
 - (5) RVSM ;

Note- Le programme spécifique initial de formation concernant les opérations spéciales est défini dans la **NMO 8.8.1.15**.

8.8.1.16 FORMATION SUR LES DIFFÉRENCES

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction d'agent technique d'exploitation ou de membre d'équipage de conduite sur un avion comportant des différences par rapport aux avions prévus dans le programme de formation de l'exploitant par une personne qui n'est pas formée sur ces différences propres à sa fonction particulière et aux particularités de l'avion à exploiter.
- (b) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :
- (1) une formation aux différences, prévoyant l'acquisition de connaissances supplémentaires et une formation sur un dispositif de formation approprié ou sur avion :
 - (i) lorsqu'il exerce sur une variante d'un avion de même type ou sur un autre type d'avion de la même classe que celui sur lequel il exerce normalement ; ou
 - (ii) lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement ;
 - (2) une formation de familiarisation, prévoyant l'acquisition de connaissances supplémentaires :
 - (i) lorsqu'il exerce sur un autre avion de même type ; ou
 - (ii) lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.
- (c) L'exploitant précise dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

Note- La formation sur les différences avion concernant les agents techniques d'exploitation est définie dans la **NMO 8.8.1.16**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.17 UTILISATION DES SIMULATEURS

- (a) Tout simulateur d'avion ou équipement d'entraînement utilisé pour la qualification de membre d'équipage de conduite doit :
- (1) être approuvé par l'Autorité :
 - (i) en faveur de l'exploitant ;
 - (ii) pour le type d'avion, y compris les différences entre les avions du même type, avec lequel la formation ou le contrôle devront s'effectuer ;
 - (iii) pour les manœuvres particulières, les procédures ou pour la fonction du membre d'équipage concerné.
 - (2) respecter les performances, la fonctionnalité et toutes les autres caractéristiques requises pour le CTA ;
 - (3) subir les mêmes modifications que l'avion simulé pour respecter les performances, fonctionnalités et autres caractéristiques résultant de ces modifications et approuvées par l'Autorité ;
 - (4) subir un pré vol journalier incluant un essai de fonctionnement avant utilisation ;
 - (5) avoir un rapport journalier des pannes communiqué par l'instructeur désigné ou par l'examineur en vol à la fin de chaque entraînement, formation ou examen de pilotage.

8.8.1.18 INTRODUCTION DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS OU DE NOUVELLES PROCÉDURES

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite par une personne à moins qu'elle ne soit formée dans l'utilisation de nouveaux équipements ou de nouvelles procédures requises par cette fonction conformément à un programme approuvé par l'Autorité.

8.8.1.19 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE SUR AVIONS ET INSTRUMENTS

- (a) L'exploitant doit s'assurer que :
- (1) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;
 - (2) le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR ;
 - (3) chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant dans la (les) composition(s) d'équipage autorisée(s).
- (b) La période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant.

Note- Le fonctionnement et les procédures concernant les contrôles de compétences sont spécifiés dans la **NMO 8.8.1.19**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.20 EXPÉRIENCE RÉCENTE : PILOTE

- (a) En plus des entraînements et des contrôles périodiques exigés, un membre d'équipage de conduite, qui n'a pas effectué dans les 90 jours précédents au moins 3 décollages et 3 atterrissages sur le type d'avion à utiliser, doit sous la supervision d'un examinateur, subir un rafraîchissement d'expérience comme suit :
- (1) effectuer au moins 3 décollages et 3 atterrissages avec le même type d'avion sur lequel le membre d'équipage de conduite doit exercer ou avec un simulateur certifié.
 - (2) effectuer au moins un décollage avec une simulation de panne moteur le plus critique, un atterrissage en minima ILS autorisé par l'exploitant et un atterrissage jusqu'à l'arrêt complet.
- (b) Si un simulateur est utilisé pour effectuer un décollage ou un atterrissage quelconque requis à cet effet, chaque position du poste de pilotage doit être occupée par une personne appropriée et le simulateur doit être opérationnel comme en vol normal sans qu'un repositionnement quelconque ne soit nécessaire dans le simulateur.
- (c) Un examinateur notant les décollages et atterrissages d'un pilote membre d'équipage de conduite doit certifier que la personne examinée est compétente et qualifiée pour exercer les fonctions de pilote et l'examineur doit exiger des manœuvres complémentaires jugées nécessaires avant la délivrance du certificat.
- (d) Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avion ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du RACD 08-1, 8.8.1.20 (a) pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

8.8.1.21 ÉQUIPAGE DE CONDUITE À FAIBLE NIVEAU D'EXPÉRIENCE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que des procédures acceptables par l'Autorité sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés.
- (b) Si le copilote a moins de 100 heures de vol sur l'avion à piloter en vol commercial et le pilote commandant de bord n'est pas qualifié instructeur pilote, le Pilote commandant de bord doit effectuer tous les décollages et atterrissages dans toute situation considérée comme critique par l'Autorité.
- (c) Aucun pilote commandant de bord ou copilote ne doit conduire l'exploitation d'un avion en vol commercial à moins qu'il n'ait au moins 75 heures de vol en tant que Pilote commandant de bord ou copilote.
- (d) L'Autorité, sur demande de l'exploitant, autorise des dérogations au paragraphe (b) par un amendement approprié aux dispositions d'exploitation dans n'importe quelle circonstance identifiée par la **NMO 8.8.1.21**.

Note- Les situations considérées comme critiques par l'Autorité et les circonstances autorisant une dérogation au paragraphe (b) ci-dessus sont indiquées dans la **NMO 8.8.1.21**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.22 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DE L'INGÉNIEUR NAVIGANT (INAC)

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction d'INAC par une personne qui dans les 6 mois précédents, n'a pas :
- (1) subi un contrôle de compétence conformément aux exigences requises par l'Autorité ;
 - (2) effectué 50 heures de vol comme INAC sur le même type d'avion.

Note - Les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence de l'Ingénieur Navigant figurent dans la **NMO 8.8.1.22**.

8.8.1.23 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DU MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine subissent un contrôle ou une vérification périodique des compétences en ligne pendant l'exécution de leurs tâches, une fois tous les 12 mois.

Note- Les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence du Membre d'équipage de cabine sont détaillées dans la **NMO 8.8.1.23**.

8.8.1.24 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

- (a) L'agent technique d'exploitation, lorsqu'il est employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols pour lesquelles une licence est exigée, doit être titulaire d'une licence conforme aux dispositions du RACD 02.
- (b) Les dispositions ci-dessus n'impliquent pas que l'agent technique d'exploitation doit nécessairement être titulaire de la licence spécifiée dans le RACD 02 Conformément aux exigences sur le Certificat de Transporteur Aérien, les méthodes de préparation et d'exécution des vols sont subordonnées à l'approbation de l'Autorité, qui doit accepter des qualifications autres qu'une licence.
- (c) Un agent technique d'exploitation ne reçoit une affectation que s'il a :
- (1) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au RACD 09 - 2,9.1.2.1(a) ;
 - (2) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus de toute région dans laquelle il est autorisé à participer à la préparation et à l'exécution des vols. Ce vol comprend des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible ;
 - (3) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :
 - (i) la teneur du manuel d'exploitation ;
 - (ii) l'équipement radio des avions utilisés ;
 - (iii) l'équipement de navigation des avions utilisés ;
 - (4) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols.
 - (i) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (ii) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des avions utilisés ;
 - (iii) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
 - (iv) instructions relatives au chargement des avions ;
- (5) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;
- (6) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées au RACD 08-1 ; 8.8.1.28.
- (d) Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation se maintient au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.
- (e) Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il en est resté éloigné 12 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions du RACD 08-1 ; 8.8.1.24(b).

Note- Les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation sont détaillées dans la **NMO 8.8.1.24**.

8.8.1.25 CONTRÔLE EN LIGNE DES PILOTES ET RECONVERSION SUR UN AUTRE TYPE D'AVION

- (a) Tout pilote venant d'être nommé pilote commandant de bord doit effectuer un minimum de 10 vols sous la supervision d'un instructeur en vol et pendant lesquels il doit exécuter les tâches assignées au pilote commandant de bord.
- (b) Tout pilote commandant de bord devant passer sur un nouveau type d'avion doit accomplir un minimum de 5 vols durant lesquels il doit exécuter, sous la supervision d'un instructeur en vol, les tâches assignées au pilote commandant de bord.
- (c) Tout pilote qualifié pour une fonction autre que celle de pilote commandant de bord doit accomplir un minimum de 5 vols durant lesquels il doit assurer cette fonction sous la supervision d'un instructeur en vol.
- (d) Durant la période d'acquisition d'expérience en vol pour un Pilote commandant de bord nouvellement qualifié, un instructeur pilote pouvant servir de Pilote commandant de bord occupe un siège pilote.
- (e) Dans le cas de reconversion sur un autre type d'avion, les dispositions ci-après s'appliquent :
 - (1) L'exploitant doit s'assurer que le candidat :
 - (i) a suivi avec satisfaction un cours au sol de reconversion sur le nouveau type d'avion ;
 - (ii) a satisfait à l'entraînement au simulateur sur le nouveau type d'avion pendant un minimum de 40 heures ;
 - (iii) a effectué en tours de piste, au moins 5 décollages et 5 atterrissages sur l'avion dans le délai de 45 jours après l'entraînement au simulateur sur le nouveau type d'avion.
 - (2) Le candidat effectue un entraînement en ligne selon les étapes ci-dessous :
 - (i) sous la supervision d'un instructeur qualifié et approuvé par l'Autorité, il effectue des vols dans la position de la fonction à exercer durant un minimum de 40 secteurs ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (ii) sous la supervision d'un instructeur qualifié et approuvé par l'Autorité, il effectue des vols en équipage complet pendant un minimum de 20 secteurs.
- (3) Si l'instructeur est satisfait des prestations du candidat, l'exploitant sollicite auprès de l'Autorité un test final de qualification.

8.8.1.26 CONTRÔLE EN LIGNE - INGÉNIEUR NAVIGANT (INAC)

- (a) Toute personne passant la qualification d'INAC pour un type d'avion donné, doit exercer cette fonction au minimum pendant 5 vols sous la supervision d'un instructeur en vol ou d'un INAC qualifié.

8.8.1.27 CONTRÔLE EN LIGNE - MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine accomplissent sous la supervision d'un chef de cabine, un contrôle en ligne dans le cadre du processus de qualification initiale avant d'être affectés à des tâches non surveillées en tant que membre d'équipage de cabine.
 - (1) Le contrôle en ligne doit être effectuée au moins durant 2 vols lors d'un ou plusieurs segments réels de vol en ligne et exiger du membre d'équipage de cabine de démontrer une compréhension de toutes les responsabilités et compétences pour accomplir ses fonctions et exécuter les procédures associées aux opérations en cabine.
 - (2) En qualification, cette personne ne doit pas être en service ou utilisé comme membre d'équipage.
- (b) Tout exploitant d'aéronefs qui requièrent un seul membre d'équipage de cabine doit s'assurer que celui-ci accomplit sous la supervision d'un chef de cabine, un contrôle en ligne dans le cadre du processus de qualification ou de requalification, avant d'être affecté à des tâches sans surveillance sur un aéronef comme seul membre de l'équipage de cabine.
- (c) Tout exploitant d'aéronefs qui requièrent plus d'un membre d'équipage de cabine doit s'assurer que ceux-ci accomplissent sous la supervision d'un chef de cabine, un contrôle en ligne dans le cadre du processus de qualification ou de requalification, avant d'être affectés à des tâches sans surveillance sur un aéronef comme membre de l'équipage de cabine.

8.8.1.28 CONTRÔLE EN LIGNE - QUALIFICATION DE PILOTE

- (a) L'exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées aux paragraphes (b) et (c).
- (b) Le pilote démontre à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :
 - (1) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser ; ces connaissances doivent porter sur :
 - (i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
 - (ii) les conditions météorologiques saisonnières ;
 - (iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne ;
 - (iv) les procédures de recherches et de sauvetage ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

(v) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué ;

(2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables.

Note- La partie de la démonstration relative aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments peut être accomplie au moyen d'un dispositif d'instruction approprié à cette fin.

(c) Un pilote commandant de bord doit avoir effectué réellement une approche sur chaque aérodrome de la route où l'atterrissage a lieu, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aérodrome, soit en tant que membre de l'équipage de conduite, soit en tant qu'observateur dans le poste de pilotage, à moins que :

(1) l'approche ne s'effectue pas au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote soient analogues à celles qui lui sont familières, et qu'une marge approuvée par l'Autorité soit ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou qu'on ait une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(2) la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(3) l'exploitant ne donne au Pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ; ou

(4) l'aérodrome en question ne soit très proche d'un autre aérodrome pour lequel le Pilote commandant de bord détient une qualification.

(d) L'exploitant consigne, d'une manière satisfaisante pour l'Autorité, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(e) Un exploitant ne doit pas continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'Autorité si, dans les 12 mois précédents, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage :

(1) dans la région spécifiée ; et.

(2) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissage exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales.

(f) Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel vol sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des paragraphes (a) et (b).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.29 EXPÉRIENCE MINIMALE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Tout pilote n'ayant pas effectué un total de 15 vols comme pilote commandant de bord sur un type d'avion, incluant 5 approches et atterrissages en procédures CAT I ou CAT II ne doit effectuer ou être programmé pour effectuer une approche aux instruments lorsque le plafond est inférieur à 300 pieds et la visibilité inférieure à 1 NM.
- (b) Tout pilote n'ayant pas effectué un total de 20 vols comme pilote commandant de bord sur un type d'avion, incluant 5 approches et atterrissages en procédures CAT III ne doit effectuer ou être programmé pour effectuer une approche aux instruments lorsque le plafond est inférieur à 100 pieds et la visibilité inférieure à 1200 pieds.

8.8.1.30 AÉRODROMES SPÉCIAUX : QUALIFICATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Pour exercer la fonction de pilote commandant de bord ou être utilisé comme pilote commandant de bord par un exploitant pour un vol à destination d'aérodromes isolés, il faut dans les 12 mois précédents :
 - (1) être un pilote commandant de bord qualifié pour l'utilisation de cet aérodrome avec un support visuel accepté par l'Autorité ;
 - (2) être un pilote commandant de bord ou un copilote désigné ayant déjà effectué un décollage et un atterrissage sur cet aérodrome en tant que membre d'équipage de conduite.
- (b) Un aérodrome n'est pas considéré isolé dans les cas suivants :
 - (1) en vol durant les heures de jour ;
 - (2) quand la visibilité est supérieure à 3 NM ;
 - (3) quand le plafond sur cet aérodrome est au - moins à 1000 pieds au- dessus de l'altitude de début d'approche indiquée pour une procédure d'approche aux instruments.

8.8.1.31 ENTRAÎNEMENTS PÉRIODIQUES - MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme de formation au sol et en vol homologué par l'Autorité, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation est détaillé à la section 8.5.1.11.
- (b) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion doit être considérée comme satisfaite :
 - (1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'Autorité, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé par elle à cette fin ;
 - (2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié à la section 8.3.1.12.
- (c) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite par une personne si celle-ci n'a pas suivi un programme de formation au sol et en vol approuvé par l'Autorité.
- (d) Le programme d'entraînement périodique doit comprendre :
 - (1) le fonctionnement de l'avion, les limites structurales, les procédures normales et d'urgence ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) les équipements de sécurité et leur manipulation ;
 - (3) les facteurs humains ;
 - (4) la reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses ;
 - (5) une formation sécurité et sûreté.
- (e) La partie pratique du programme d'entraînement périodique comprend :
- (1) le maniement et l'utilisation en conditions normales de l'avion conformément aux procédures normales et d'urgence établis par l'exploitant ;
 - (2) les manœuvres et procédures nécessaires pour éviter les situations dangereuses en vol ;
 - (3) pour les pilotes qualifiés, au moins un décollage en condition de faible visibilité et 2 approches jusqu'aux minimums approuvés par l'Autorité et dont l'une d'elles est une approche manquée.

Note 1- Les exigences en matière de formation périodique figurent dans la **NMO 8.8.1.31**.

Note 2- Un contrôle de compétence satisfaisant suivant les procédures de l'exploitant et sur le type d'avion à exploiter doit remplacer un entraînement périodique.

8.8.1.32 PROGRAMME DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) L'exploitant doit établir et tient à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre d'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres d'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. Ce programme doit inclure une formation :
- (1) initiale,
 - (2) périodique,
 - (3) de requalification et,
 - (4) adaptation sur le type d'avion.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que :
- (1) tous ses membres d'équipage de cabine non qualifiés suivent un cours de formation initiale :
 - (i) dans le cadre du processus de qualification ;
 - (ii) avant de leur assigner les tâches de membre d'équipage de cabine.
 - (2) tous ses membres d'équipage de cabine accomplissent un cycle de formation périodique une fois tous les 12 mois afin de maintenir leurs qualifications pour exercer leurs fonctions de membre d'équipage de cabine.
 - (3) tout membre d'équipage de cabine n'ayant pas satisfait aux épreuves de qualification, complète une formation de requalification avant de récupérer sa qualification.
 - (4) la formation d'adaptation sur le type d'avion, qui doit être complétée par ses membres d'équipage de cabine dans le cadre du processus de qualification et de maintien de qualification couvre au minimum, les modules ci-après :
 - (i) les systèmes avion ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (ii) les emplacements des issues de sortie et leurs fonctionnements ;
- (iii) l'emplacement des équipements de secours et leurs fonctionnements ;
- (iv) les tâches assignées en cas d'urgence ;
- (v) les caractéristiques uniques de la cabine de l'avion (le cas échéant, pour les variantes d'un avion type commun).

(c) L'exploitant doit veiller à ce que :

- (1) tout instructeur qui dispense un cours aux membres d'équipage de cabine ait un niveau de connaissances et de normalisation adéquats.
- (2) les cours de formation destinés aux membres d'équipage de cabine comprennent des tests ou évaluations écrits, orales ou pratiques en vue de satisfaire aux exigences permettant à démontrer la connaissance suffisante, la compétence et la maîtrise dans l'accomplissement des tâches, l'exécution des procédures et les opérations sur les équipements d'urgence et de sauvetage.
- (3) toute formation requise pour les membres d'équipage de cabine soit enregistrée et les dossiers formations conservées conformément aux exigences de la NMO : 8.5.1.5 du présent règlement.

(d) L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

- (1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;
- (2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousseaux de premiers soins et de prévention universelle et les défibrillateurs externes automatisés ;
- (3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
- (4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;
- (5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine passagers ;
- (6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Note- Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans le RACD 15-1.

8.8.1.33 CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les membres d'équipage de cabine :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (1) reçoivent une formation ou orientation qui leur fournit une familiarisation avec les matières de base en aviation relatives aux opérations en cabine et aux tâches des membres d'équipage de cabine.

La formation initiale au sol du personnel de cabine doit au minimum, aborder les modules ci-après :

- (i) La réglementation applicable ;
- (ii) la terminologie de l'aviation;
- (iii) la théorie de base de vol;
- (iv) les systèmes avion;
- (v) la physiologie en altitude;
- (vi) les procédures opérationnelles standards pour les opérations en cabine au sol et dans toutes les phases de vol.
- (vii) la configuration spécifique de l'avion, les équipements et les procédures ;
- (viii) la connaissance et la manipulation des équipements de secours et d'assistance médicale ;
- (ix) les facteurs humains ;
- (x) la reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses ;
- (xi) la sécurité et la sûreté.

Note - Les exigences spécifiques en matière de programme de formation des membres d'équipage de cabine sont définies dans la **NMO 8.8.1.33**.

- (2) participent à des activités conjointes de formation ou des exercices avec les membres d'équipage de conduite dans le but d'améliorer la coordination à bord et la compréhension mutuelle des facteurs humains impliqués dans le traitement des situations d'urgence et les menaces de sécurité.
- (3) reçoivent une formation sur le secourisme aéromédical.

Cette formation doit être incluse dans la formation initiale, de re-qualification et périodique, une fois tous les 12 mois.

Tous les sujets dans le cadre de la formation sur le secourisme aéromédical doivent être abordés au moins une fois tous les 36 mois.

La formation sur le secourisme aéromédical doit comprendre au minimum les modules ci-après :

- (i) urgences médicales ;
 - (ii) réanimation cardiorespiratoire (RCR) ;
 - (iii) gestion des blessures ;
 - (iv) gestion des maladies ;
 - (v) équipement et fournitures de premiers secours ;
 - (vi) le cas échéant, l'équipement et les fournitures médicales.
- (4) reçoivent une formation sur la sûreté de l'aviation civile en matière de communication, de coordination entre eux et des actions en réponse à des actes d'intervention illicite, le cas échéant.

Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique sur une période de 24 mois et comprendre au minimum les sujets ci-après :

- (i) compréhension des comportements terroristes ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (ii) évaluation de la menace ;
- (iii) détermination de la gravité d'un événement ;
- (iv) coordination et communication entre les membres d'équipage ;
- (v) sûreté du poste de pilotage ;
- (vi) réactions appropriées d'auto-défense ;
- (vii) utilisation des dispositifs de protections non létales ;
- (viii) procédures de recherche de l'aéronef ;
- (ix) localisation de moindre risque de la bombe ;
- (x) sabotage, détournement ;
- (xi) passagers indisciplinés ;
- (xii) autres actes d'intervention illicite.

- (5) reçoivent une formation sur la connaissance des politiques et procédures de sécurité associées aux phases avant, durant et après le vol dans les opérations en cabine.

Ce module doit être inclus dans les cours de formation initiale, de requalification et périodique une fois tous les 24 mois.

- (6) reçoivent une formation sur les procédures d'urgence.

Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique une fois tous les 12 mois et doit aborder au minimum, les sujets suivants :

- (i) feux en cabine ;
- (ii) fumée et vapeurs ;
- (iii) atterrissage d'urgence (terre et eau) ;
- (iv) évacuation planifiée de la cabine (terres et eau) ;
- (v) évacuation non planifiée de la cabine (terre et eau) ;
- (vi) urgences médicales.

- (7) reçoivent une formation sur la connaissance et le fonctionnement des équipements d'urgence en cabine et à exécuter les contrôles avant le vol.

Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique une fois tous les 24 mois.

- (8) accomplissent des exercices pratiques de formation (entraînement) consistant en des manœuvres et la manipulation des équipements en cabine.

Les exercices pratique doivent être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique une fois tous les 36 mois et aborder au minimum, les sujets suivants :

- (i) opérations d'évacuation de la cabine (normales et d'urgence) pour chaque type d'avion et de sortie ;
- (ii) évacuation d'urgence de la cabine ;
- (iii) pour les avions équipés de portes de cabine qui ont des toboggans d'évacuation d'urgence:
 - a) formation initiale: utilisation du (des) toboggan (s) d'évacuation d'urgence;
 - b) formation de requalification et périodique : l'utilisation du (des) toboggan (s) de sortie de secours conformément aux exigences de l'Autorité.
- (iv) lutte contre l'incendie ;
- (v) administration d'oxygène ;
- (vi) si nécessaire, amerrissage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (9) reçoivent une formation sur la dépressurisation en haute altitude. Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique, une fois tous les 24 mois et aborder les sujets suivants :
- (i) une compréhension des effets sur les équipages et les passagers;
 - (ii) les connaissances nécessaires pour exécuter les procédures d'urgence connexes.

- (10) reçoivent une formation en matière de sensibilisation sur les marchandises dangereuses, la reconnaissance et actions à prendre en cas d'urgence.

Ce module doit être inclus dans les cours de formation initiale, de requalification et périodique une fois tous les 24 mois et aborder les sujets suivants :

- (i) philosophie générale;
 - (ii) limitations;
 - (iii) étiquetage et marquage des marchandises dangereuses ;
 - (iv) reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées;
 - (v) dispositions pour les passagers et les équipages;
 - (vi) les procédures d'urgence.
- (11) reçoivent une formation sur les performances humaines en vue d'acquérir une compréhension des facteurs humains impliqués dans la réalisation des fonctions de sécurité en cabine et la coordination avec l'équipage de conduite pendant l'exécution des procédures d'urgence à bord. Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification, et périodique, une fois tous les 24 mois.
- (12) reçoivent une formation sur la prise de conscience nécessaire par les membres d'équipage de cabine sur d'autres affectations et procédures pour assurer l'accomplissement de toutes leurs tâches en cas d'urgence.

Ce module doit être inclus dans la formation initiale, de requalification et périodique, une fois tous les 24 mois.

8.8.1.34 ENTRAÎNEMENTS PÉRIODIQUES - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) Les entraînements périodiques doivent inclure :
- (1) la préparation de vol spécifique d'un avion ;
 - (2) les facteurs humains ;
 - (3) la reconnaissance et le transport de marchandises dangereuses.
- (b) Tout agent technique d'exploitation qui reçoit une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.
- (c) Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il en est resté éloigné 03 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions des paragraphes (a), (b) et (c).

Les exigences spécifiques en matière de programme de formation d'urgence des agents techniques d'exploitation la **NMO 8.8.1.34**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.8.1.35 FORMATION D'EXAMINATEUR EN VOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer le métier d'examineur en vol par une personne qui n'a pas suivi la formation requise et approuvée par l'Autorité.

8.8.1.36 FORMATION D'INSTRUCTEUR EN VOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer le métier d'instructeur navigant par une personne qui n'a pas suivi la formation requise et approuvée par l'Autorité.

Note- Les exigences spécifiques en matière de programme de formation d'instructeur en vol figurent dans le **NMO 8.8.1.36**.

8.8.1.37 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR EN VOL

- (a) Nul ne doit utiliser une personne comme instructeur en vol dans un programme de formation donné sauf si, compte tenu du type d'avion utilisé, cette personne :
- (1) détient la licence aéronautique et la qualification de type requises pour exercer la fonction de Pilote commandant de bord, d'Ingénieur Navigant, de navigateur ou de Membre d'équipage de cabine, selon le cas ;
 - (2) a suivi avec succès la formation de type appropriée, y compris les entraînements périodiques, requis pour exercer la fonction de Pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'Ingénieur Navigant ou de Membre d'équipage de cabine, selon le cas ;
 - (3) a démontré avec satisfaction les capacités, les compétences et l'expérience récentes requises pour exercer la fonction de Pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'Ingénieur Navigant ou de Membre d'équipage de cabine, selon le cas ;
 - (4) a suivi avec succès la formation initiale ou la conversion adéquate requise et le contrôle de compétence en ligne effectué par l'Autorité ;
 - (5) détient au moins un certificat médical de classe 3, dans le cas où il sert de membre d'équipage de conduite, il doit détenir un certificat médical de classe 1 approprié.

8.8.1.38 QUALIFICATIONS D'EXAMINATEUR EN VOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction d'examineur en vol par une personne, sauf si, compte tenu du type d'avion, celle-ci :
- (1) détient une formation aéronautique et une qualification de type requises pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'ingénieur navigant ou de membre d'équipage de cabine ; selon le cas ;
 - (2) a suivi avec succès la qualification sur le type d'avion (y compris les entraînements périodiques) requise pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'ingénieur navigant ou de membre d'équipage de cabine ; selon le cas ;
 - (3) a démontré avec satisfaction les capacités, les compétences et l'expérience récentes requises pour exercer la fonction de Pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'ingénieur navigant ou de membre d'équipage de cabine ; selon le cas ;
 - (4) a suivi avec succès la formation initiale ou de conversion adéquate requise et le contrôle de compétence en ligne effectué par un représentant de l'Autorité ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (5) détient un certificat médical de classe 2, dans le cas où il sert de membre d'équipage de conduite, il devra détenir un certificat médical de classe 1 approprié ;
- (6) est agréé par l'Autorité pour exercer la fonction d'examineur en vol.

8.8.1.39 NOMINATION D'EXAMINATEUR EN VOL

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer la fonction d'examineur en vol par une personne sur un vol quelconque, sauf si, cette personne a été nommément désignée et agréée par l'Autorité pour exercer cette fonction dans les 12 mois précédents.

8.8.1.40 EXAMINATEURS EN VOL- LIMITATIONS

- (a) Nul ne doit exercer ou faire exercer par une personne la fonction d'examineur en vol pour un examen quelconque :
 - (1) dans un avion comme pilote membre d'équipage de conduite sauf si cette personne détient les licences et qualifications requises et a suivi toutes les formations nécessaires pour l'exécution des tâches demandées par l'exploitant, la qualification et les exigences en cours relatives à ce chapitre et conformément à la position occupée au poste d'équipage et au type de vol à contrôler ;
 - (2) dans un avion comme observateur/examineur en vol sauf si cette personne détient la licence et les qualifications et a suivi toutes les formations, qualifications et exigences d'inspection en ligne relatives à ce chapitre et conformément à la position occupée, au poste d'équipage et au type de vol à contrôler ; ou
 - (3) dans un simulateur sauf si cette personne a effectué ou passé en revue avec l'exploitant toutes les formations, qualifications et exigences conformément au poste et au type de vol à contrôler.

8.8.1.41 EXPÉRIENCE SUR SIMULATEUR

- (a) L'exploitant institue et applique un programme d'instruction au sol et en vol agréé par l'Autorité, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées.

Des moyens d'instruction au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon les règlements de l'État doivent être prévus.

Le programme d'instruction consiste en un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions; il porte notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous les types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les servitudes de l'avion.

Le programme d'instruction porte également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux performances humaines ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses.

L'instruction donnée à chaque membre d'équipage de conduite, tout particulièrement en matière de procédures d'exception ou d'urgence, garantit que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite. Ce programme d'instruction est répété à intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité, et comprend un examen de compétence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion
- (c) Est considérée comme satisfaite par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'Autorité, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé par elle à cette fin.
- (d) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols sont exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'Autorité. Ces examens de contrôle sont effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an.

Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

Les simulateurs de vol approuvés par L'Autorité sont utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.

8.8.1.42 QUALIFICATION EN LIGNE - EXAMINATEUR ET INSTRUCTEUR

- (a) Nul ne doit exercer ou employer une personne comme examinateur en vol ou instructeur sur simulateur sauf, si dans les 12 mois précédents, cette personne a :
 - (1) pour l'équipage de conduite :
 - (i) effectué au moins 5 vols comme membre d'équipage de conduite sur le type d'avion concerné ou ;
 - (ii) assisté, au poste de pilotage, à l'exécution de 2 vols complets sur le type d'avion concerné.
 - (2) Pour l'équipage de cabine
 - (i) effectué au moins 2 vols comme membre d'équipage de cabine sur le type d'avion ;
 - (ii) avoir effectué 2 vols en qualité d'observateur sur le type de l'avion.

8.8.1.43 ARRET DE CONTRÔLE, DE CAPACITÉ ET DE COMPÉTENCE EN LIGNE

- (a) S'il est nécessaire d'arrêter un contrôle pour quelque raison que ce soit, l'exploitant ne doit employer le membre d'équipage ou l'agent technique d'exploitation dans l'exécution de vol commercial que lorsque le contrôle est repris et les résultats jugés satisfaisants.

8.8.1.44 ENREGISTREMENT DES QUALIFICATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- (a) L'exploitant doit :
 - (1) tenir à jour un dossier technique pour chaque Personnel Navigant Technique, précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis par la présente réglementation, et être en mesure de fournir le relevé des heures de vol et de ses stages par période de référence ;
 - (2) tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, et lui permettre de viser les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînements et contrôles périodiques.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (b) Un pilote doit achever les programmes requis par la présente réglementation de manière concomitante ou en interaction avec d'autres programmes requis, mais l'achèvement de chacun de ces programmes doit être enregistré séparément.

8.8.1.45 SUIVI DE LA FORMATION ET DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE

- (a) Afin de permettre à l'Autorité de mieux suivre et superviser les activités de formation et de contrôle, l'exploitant doit fournir à l'Autorité au moins 24 heures à l'avance la date, l'heure et le lieu de toute activité programmée :
- (1) toute formation figurant dans le programme de l'exploitant et approuvée par l'Autorité ;
 - (2) tout contrôle de capacité, de compétence et contrôle en ligne.
- (b) Tout manquement à la procédure décrite au paragraphe (a) entraîne la non-validation de la formation ou du contrôle et l'Autorité exige leur reprise en sa présence.

8.8.1.46 PÉRIODE DE VALIDITÉ DES CONTRÔLES ET FORMATIONS

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols sont exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'Autorité. Ces examens de contrôle sont effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.
- (b) La période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant.
- (c) Un membre d'équipage dont le maintien de la qualification pour les vols commerciaux exige un contrôle, un test de compétence, ou un entraînement périodique, doit satisfaire à ces exigences durant toute la période de validité.

8.8.1.47 DÉROGATIONS PAR RAPPORT AUX EXIGENCES

- (a) L'Autorité peut accorder des dérogations ou accepter la réduction ou la réadaptation partielle liée à certaines exigences de la formation traitées dans la présente réglementation, en tenant compte de l'expérience acquise par les membres d'équipage.
- (b) Tout exploitant formulant une demande de dérogation ou de réadaptation le fait par écrit et en précisant les motifs.
- (c) Si la requête concerne un membre d'équipage, la correspondance de l'Autorité donnant autorisation et mentionnant les motifs de cette autorisation est enregistrée par l'exploitant dans le dossier de ce membre d'équipage.
- (d) Quand une personne progressant de manière satisfaisante durant les vols d'entraînement, a été recommandée par son instructeur ou examinateur pour passer le test et que les résultats sont jugés satisfaisants par un examinateur, ou si cette personne est autorisée par l'Autorité à suivre un cours

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

dans un temps plus court que prévu dans le programme, un complément d'heures de vol d'entraînement sur l'avion à piloter n'est pas nécessaire.

Si l'Autorité trouve que 20 % des résultats des tests en vol des 6 derniers mois effectués dans un site d'entraînement particulier ne sont pas satisfaisants, ce genre d'approbation n'est accordé par l'Autorité tant qu'elle n'a pas constatée l'amélioration effective des vols d'entraînement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 9. APPROBATION DE VOL

8.9.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre s'applique au détenteur de CTA ainsi qu'aux personnes désignées par ce dernier pour délivrer une approbation d'exécution d'un vol.

8.9.1.2 QUALIFICATIONS REQUISES POUR LA FONCTION DU CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

- (a) Une personne qualifiée assurant la fonction et les responsabilités du contrôle opérationnel doit être désignée par l'exploitant pour tout vol commercial.
- (b) Pour les vols de transport passagers programmés, un agent technique d'exploitation qualifié détenant une licence ou une personne ayant une qualification équivalente, doit être en place pour assurer la fonction du contrôle opérationnel.
- (c) Pour tous les autres vols, la personne qualifiée exerçant les responsabilités du contrôle opérationnel doit être disponible pour répondre à toute sollicitation avant, pendant et immédiatement après le vol.
- (d) Pour tous les vols, le pilote commandant de bord partage les responsabilités du contrôle opérationnel de l'avion et la décision finale lui revient sur toute action ayant une conséquence sur le vol.
- (e) Quand la décision du pilote commandant de bord diffère de celle recommandée, la personne ayant fait la recommandation doit noter cette différence.

8.9.1.3 FONCTIONS ASSOCIÉES AU CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

- (a) La personne exerçant la fonction du contrôle opérationnel pour le compte de l'exploitant doit :
- (1) autoriser l'exécution du vol en question ;
 - (2) s'assurer qu'un avion en état de navigabilité et correctement équipé est disponible pour ce vol ;
 - (3) s'assurer qu'un personnel qualifié et des installations adéquates sont disponibles pour mener à bien la préparation et l'exécution du vol ;
 - (4) s'assurer qu'un plan de vol adéquat et une bonne préparation du vol sont effectués ;
 - (5) s'assurer que tous les repères en route et les procédures à appliquer sont correctement définis ;
 - (6) pour les vols de transport de passagers programmés, s'assurer de la progression du vol et de la disponibilité ainsi que de la diffusion des informations indispensables pour la sécurité.

8.9.1.4 CONTENUS DES DOCUMENTS D'APPROBATION DE VOL - DE PLAN DE VOL OPÉRATIONNEL

- (a) L'approbation de vol et le plan de vol opérationnel contiennent pour chaque vol, au moins les informations suivantes :
- (1) le nom de la compagnie ou de l'entreprise de transport aérien ;
 - (2) la marque, le modèle, et l'immatriculation de l'avion à utiliser ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (3) le numéro, la ligne, et la date du vol ;
- (4) le nom de chaque membre d'équipage de conduite, de chaque membre d'équipage de cabine ;
- (5) l'aérodrome de départ, les aérodromes de destination, les aérodromes de dégagement et les routes à suivre ;
- (6) la quantité de carburant minimale à embarquer (en litres ou en kilogrammes) ;
- (7) le type de vol à effectuer (ex : IFR, VFR) ;
- (8) les dernières observations météo disponibles et les prévisions sur les aérodromes de destination et de dégagement ;
- (9) toute information météo complémentaire jugée nécessaire par le pilote commandant de bord.

8.9.1.5 APPROBATION DE VOL- EXIGENCES EN MATIÈRE D'AVION

- (a) Nul ne doit signer une approbation pour un vol de transport commercial si l'avion n'est pas apte au vol et correctement équipé pour le vol prévu.
- (b) Nul ne doit émettre une approbation pour un vol de transport commercial en utilisant un avion dont des instruments sont en panne, excepté les cas prévus dans la liste minimale des équipements établie pour ce type d'avion et acceptée par l'Autorité.

8.9.1.6 APPROBATION DE VOL - INSTALLATIONS ET NOTAM

- (a) L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'assurer par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface, disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

Note- Par « moyens ordinaires » il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'exploitant au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement par d'autres sources.

- (b) Nul ne doit approuver un vol sur un parcours ou un segment de parcours quelconque sans s'assurer de l'existence de moyens adéquats de communication et de navigation pour l'accomplissement en toute sécurité du vol.
- (c) L'agent technique d'exploitation doit s'assurer que le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations et renseignements récents concernant les aérodromes de dégagement et de destination y compris toute irrégularité des systèmes d'aide à la navigation pouvant affecter la sécurité du vol.

Pour la vérification du plan de vol opérationnel, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations NOTAM relatives au parcours, aux infrastructures et aux aérodromes.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.9.1.7 AUTORISATION DE VOL-DONNÉES ET PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) Nul ne doit approuver un vol sans être informé des données et prévisions météorologiques sur le parcours à suivre.
- (b) Nul ne doit autoriser un vol sans communiquer au pilote commandant de bord toutes les informations et remarques disponibles concernant les données et prévisions météorologiques.

8.9.1.8 AUTORISATION DE VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

- (a) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne sera entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (b) Nul ne doit autoriser un vol, si les conditions givrantes existantes ou prévues dépassent les valeurs de certification de l'avion et que l'avion n'est pas pourvu de moyens de dégivrage ou antigivrage adéquats.
- (c) Nul ne doit autoriser le dispatch d'un vol dans une condition de temps où le gel, la glace ou la neige pourraient se déposer sur l'avion, sauf si le pilote commandant de bord est en mesure de faire un dégivrage de l'avion au sol par des moyens et équipements adéquats suivant la procédure approuvée de l'exploitant.

8.9.1.9 AUTORISATION DE VOLS IFR OU VFR

- (a) Toute personne devant autoriser un vol IFR ou VFR s'assure que les données et les prévisions météorologiques permettent d'accomplir en toute sécurité le vol.

8.9.1.10 AUTORISATION DE VOL - AVITAILLEMENT MINIMUM CARBURANT

- (a) Toute personne devant autoriser un vol de transport aérien commercial s'assure que la quantité de carburant indiquée dans le plan de vol est égale ou supérieure à la quantité minimale prévue dans la présente réglementation (exigences en matière de plan de vol), y compris les dispositions en cas d'aléas.

8.9.1.11 APPROBATION DE VOL : CHARGEMENTS ET PERFORMANCES DE L'AVION

- (a) Toute personne devant signer une approbation de vol, doit connaître le chargement prévu de l'avion et s'assurer qu'en fin de traitement du vol, les valeurs suivantes ne sont pas dépassées :
 - (1) les limites de masse et de centrage de l'avion ;
 - (2) les limites opérationnelles de l'avion ;
 - (3) les exigences de performances minimum.

8.9.1.12 APPROBATION DE VOL : MODIFICATION OU NOUVELLE APPROBATION EN ROUTE

- (a) Toute personne modifiant une approbation alors que le vol a commencé, doit le mentionner.
- (b) Nul ne doit modifier une approbation initiale pour changer la destination ou un aéroport de décollage alors que le vol a débuté, sans que ne soient respectées les exigences de parcours pour la préparation de vol, la sélection des aéroports et la quantité minimale de carburant en fonction des conditions au moment de la modification ou de la signature de la nouvelle approbation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (c) Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minima opérationnels fixés conformément aux minima opérationnels d'aérodrome.

8.9.1.13 APPROBATION DE VOL AVEC UN ÉQUIPEMENT RADAR EMBARQUÉ

- (a) Toute personne signant une approbation pour remise en service (APRS) s'assure que l'équipement radar de l'avion fonctionne correctement quand il s'agit d'un vol IFR ou VFR avec un gros porteur transportant des passagers et que les dernières données météo indiquent que des orages, ou autres conditions météo dangereuses pouvant être détectées par cet équipement radar, risquent d'être rencontrées en vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE 10. SÛRETÉ

8.10.1.1 VOLS COMMERCIAUX INTÉRIEURS

Les normes et pratiques recommandées figurant dans le présent chapitre s'appliquent aussi aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs.

8.10.1.2 SÛRETÉ DU POSTE DE PILOTAGE

- (a) Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte doit être verrouillable, et un moyen doit être prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine
- (b) Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers :
- (1) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 54 500 kg ; ou
 - (2) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg et dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19 ; ou
 - (3) dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 doit être doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.
- (c) Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 8.10.1.2 (b) :
- (1) cette porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;
 - (2) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.
- (d) Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers doit être doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.
- (e) Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du RACD 08-1, 8.10.1.2 (d) :
- (1) cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- (2) un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

Note - Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

8.10.1.3 LISTE TYPE DES OPÉRATIONS DE FOUILLE DE L'AVION

L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

Note- Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question (voir note circulaire IOAAC-AVSEC-16-02 du 16 octobre 2017 relative à la liste de vérification d'une fouille de sûreté d'aéronefs)

8.10.1.4 PROGRAMMES DE FORMATION

- (a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantisse que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :
- (1) détermination de la gravité de tout événement ;
 - (2) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
 - (3) réactions appropriées de légitime défense ;
 - (4) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'Autorité ;
 - (5) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
 - (6) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
 - (7) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;
 - (8) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.
- (b) L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.10.1.5 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

- (a) Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

8.10.1.6 QUESTIONS DIVERSES

- (a) Des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle peuvent être prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.
- (b) Lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il doit être prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

CHAPITRE.11 MARCHANDISES DANGEREUSES

8.11.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale, à l'intérieur, à partir et à destination de la République Démocratique du Congo.

8.11.1.2 RESPONSABILITÉS DE L'AUTORITÉ

Note 1 - Le RACD 15-1 contient des dispositions relatives à l'établissement, par l'Autorité, de procédures de supervision pour toutes les entités (y compris les conditionneurs, expéditeurs, agents de manutention au sol et exploitants) qui remplissent des fonctions liées aux marchandises dangereuses.

Note 2 - Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent au RACD 15-1, chapitre 8. Les responsabilités de l'exploitant et les dispositions relatives aux comptes rendus d'incidents et d'accidents figurent au RACD 15-1, chapitre 12 et dans la Partie 7 des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Marchandises Dangereuses) (Instructions techniques).

Note 3 - Les dispositions relatives aux membres d'équipage ou aux passagers transportant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées au RACD 15-1, 15.9.2 et 15.9.3 et dans la Partie 8, Chapitre 1, des Instructions techniques.

Note 4 - Le COMAT qui répond aux critères de classification des instructions techniques relatives aux marchandises dangereuses est considéré comme fret et doit être transporté conformément à la Partie 1, paragraphes 2.2.2 ou 2.2.3 des Instructions techniques (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs d'oxygène chimique et régulateurs carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants, produits de nettoyage).

8.11.1.3 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION OPÉRATIONNELLE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

- (a) Les exploitants qui n'ont pas reçu d'approbation pour transporter des marchandises dangereuses :
- (1) établissent un programme de formation concernant les marchandises dangereuses conforme aux dispositions du RACD 15-1, et aux dispositions applicables des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, selon qu'il convient.

Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses doivent figurer dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;
 - (2) établissent dans leur manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACD 15-1, et des Instructions techniques, pour permettre au personnel :
 - (i) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;
 - (ii) de signaler à l'Autorité et à l'État d'occurrence :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

- a) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
- b) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

8.11.1.4 EXPLOITANTS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

- (a) L'Autorité approuve le transport de marchandises dangereuses et veille à ce que l'exploitant :
- (1) établisse un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, Tableau 1-4, et du RACD 15, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses doivent figurer dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;
 - (2) établisse dans son manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACD 15-1, et des Instructions techniques, pour permettre au personnel :
 - (i) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;
 - (ii) de signaler à l'autorité et à l'État d'occurrence :
 - a) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
 - b) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;
 - (iii) de signaler à l'autorité et à l'État d'origine tous les cas constatés de marchandises dangereuses transportées :
 - a) sans avoir été chargées, isolées, séparées ou sécurisées conformément aux dispositions des RACD 15-1, 15.8.7, 15.8.8 et 15.8.9 ainsi qu'aux Instructions techniques, Partie 7, Chapitre 2 ;
 - b) sans que le pilote commandant de bord en ait été informé ;
 - (3) d'accepter, manutentionner, stocker, transporter, charger et décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;
 - (4) de fournir au pilote commandant de bord des renseignements exacts, écrits lisiblement ou imprimés concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret.

8.11.1.5 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

- (a) L'exploitant veille à ce que tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties, qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement et le déchargement de fret soit informé de l'approbation opérationnelle de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18/04/2018

8.11.1.6 VOLS INTÉRIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

- (a) Les règlements internationaux énoncés dans le présent règlement s'appliquent également aux vols intérieurs de transport commercial.

Note- Le RACD 15-1 contient une disposition similaire à ce sujet.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

RACD 08 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 1

Aviation de transport commercial domestique et International - avions

Normes de mise en œuvre

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO :8.1.1.5 SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

1. INTRODUCTION

1.1 La présente norme de mise en œuvre donne des orientations sur la création et l'organisation par l'exploitant d'un système de documents sur la sécurité des vols. La création d'un système de documents sur la sécurité des vols est un processus complet, et tout changement apporté à l'un quelconque des documents qui le composent peut avoir une incidence sur l'ensemble du système. L'Autorité et l'industrie mettent à la disposition des exploitants des lignes directrices concernant l'élaboration des documents d'exploitation. Néanmoins, l'usage optimal de ces lignes directrices n'est pas toujours facile pour les exploitants, puisqu'elles sont réparties dans différentes publications.

1.2 En outre, les lignes directrices sur l'élaboration des documents d'exploitation mettent souvent l'accent sur un seul aspect de la conception des documents, par exemple la présentation visuelle et la typographie, et portent rarement sur l'ensemble du processus. Il importe que les documents d'exploitation soient cohérents entre eux et qu'ils soient conformes aux règlements, aux exigences des constructeurs et aux principes relatifs aux facteurs humains. Il est également indispensable que les dispositions intéressant les différents services ne se contredisent pas et soient appliquées de façon uniforme. Par conséquent, il faut adopter une démarche intégrée, dans laquelle les documents d'exploitation sont considérés comme un système complet.

1.3 Les lignes directrices de la présente NMO portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application du RACD 08-1, 8.1.1.5 (e). Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

2. ORGANISATION

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols est organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols sont regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

- (a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- (b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;
- (c) renseignements d'usage fréquent ;
- (d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
- (e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

2.3 Les renseignements d'urgence critique figurent au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent sont présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

3. VALIDATION

3.1 Le système de documents sur la sécurité des vols est validé avant d'être mis en place, et ce, dans des conditions réalistes. La validation porte sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité. Le processus de validation porte également sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

4. CONCEPTION

4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme, et les objets et actions habituels doivent être désignés par des termes d'usage courant.

4.2 Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents doivent être définis.

4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols comprend un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

Note- L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

4.5 Le système de documents sur la sécurité des vols se conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

5. MISE EN PLACE

5.1 L'exploitant surveille la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6. AMENDEMENT

6.1 L'exploitant doit mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) L'Autorité, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci doivent veiller à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux des autorités locales.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

6.2 L'exploitant doit mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

- (a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
- (b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
- (c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
- (d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
- (e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble de la flotte.

Note- L'exploitant doit s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à son exploitation.

6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :

- (a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
- (b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
- (c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
- (d) après une modification des règlements de sécurité.

6.4 L'exploitant élabore des méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Note- Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, il est souhaitable d'apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

6.5 Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux est complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.2.1.5 INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS EN PANNE

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre définit les conditions dans lesquelles un vol peut être exécuté avec des instruments et équipements de l'aéronef en panne lorsqu'aucune LMER n'est disponible et aucune LME n'est exigée pour l'exploitation spécifique de cet aéronef conformément aux présents règlements.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme s'applique aux aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo.

3. ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente procédure d'application :

- (1) **LME** - Liste minimale d'équipements
- (2) **LMER** - Liste minimale des équipements de référence
- (3) **NMO** - Norme de Mise en œuvre
- (4) **RACD** - Règlements aéronautiques de la République Démocratique du Congo
- (5) **VFR** - Règles de vol à vue

4. NORME DE MISE EN OEUVRE

(a) Les instruments et équipements en panne ne peuvent pas être :

- (1) des instruments et équipements VFR de jour exigé dans le RACD 07-partie 1 « équipements et instruments de bord des aéronefs » ;
- (2) sur la liste des équipements requis pour le type d'exploitation devant être conduite ; ou
- (3) exigés par le RACD 07- partie 1 suivant le type spécifique d'exploitation devant être conduite ; ou
- (4) exigés en condition opérationnelle par une consigne de navigabilité.

(b) Pour être conformes à ces dispositions, les instruments et équipements en panne :

- (1) définis par le pilote commandant de bord ne doivent pas constituer un danger pour la sécurité de l'exploitation ;
- (2) doivent être désactivés et placardés "Inoperative"- Si la désactivation de l'instrument ou équipement en panne implique une action de la maintenance, elle doit être accomplie et enregistrée en conformité avec le RACD 05 -1 ; et
- (3) doivent, si nécessaire, être déposés de l'aéronef, la commande au poste de pilotage placardée et l'action de maintenance enregistrée en conformité avec le RACD 05-3.

(c) Les instruments et équipements suivants peuvent ne pas être inclus dans la LME :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (1) instruments et équipements spécifiés ou requis par les exigences de certification de navigabilité et qui sont essentiels pour la sécurité des opérations relatives au type d'exploitation devant être conduite.
- (2) instruments et équipements dont le bon fonctionnement est exigé par une consigne de navigabilité, à moins que la consigne de navigabilité en décide autrement.
- (3) instruments et équipements requis pour des opérations spécifiques - Les instruments et équipement requis pour des opérations spécifiques sont énumérés dans le RACD 07- partie1

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO:8.5.1.5 CONSERVATION ET MAINTIEN DES DOSSIERS DE L'EXPLOITANT

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des informations supplémentaires sur la durée d'archivage des documents de l'exploitant.

2. APPLICABILITÉ

Cette norme de mise en œuvre s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour les vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.1.5 du RACD 08- partie 1 - exploitation technique des aéronefs : Aviation de transport commercial domestique et international – avions.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) L'exploitant s'assure que :

(1) au moins pour la durée de chaque vol ou série de vol :

- (i) l'information relative au vol et appropriée au type d'exploitation est conservée au sol ;
- (ii) et l'information est conservée jusqu'à ce qu'elle ait été copiée à l'endroit dans lequel elle va être archivée en conformité avec la section 2 ci-dessus ;
- (iii) ou, si cela n'est pas faisable, la même information est transportée dans un conteneur à l'épreuve du feu à bord de l'avion.

(b) L'information dont il est question au sous-paragraphe (a) ci-dessus comprend :

- (1) une copie du plan de vol exploitation, selon le cas ;
- (2) des copies des parties pertinentes du compte rendu matériel avion;
- (3) une documentation NOTAM spécifique à la route lorsque spécifiquement éditée par l'exploitant;
- (4) une documentation masse et centrage lorsqu'exigée ; et
- (5) une notification de chargements spéciaux.

4. DURÉE D'ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

(a) L'exploitant s'assure que les informations et documents mentionnés ci-après sont archivés sous une forme acceptable et accessible à l'Autorité pendant les durées indiquées dans les tableaux ci-dessous :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

Tableau de conservation et maintien des dossiers

Archivage des dossiers des membres d'équipages de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	24 mois
Licence et certificat médical	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Formation au sol et en vol (tout type)	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Stage d'adaptation et contrôle associé	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Stage commandant de bord (contrôle compris)	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Entraînement et contrôles périodiques	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Contrôle hors ligne et contrôle qualification (tout type)	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Compétence de route et d'aérodrome / Formation qualification héliport	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Formation sécurité	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Formation et qualification pour des exploitations spécifiques lorsqu'exigées (ex. EDTO, CAT. II/III)	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant
Formation marchandises dangereuses	12 mois après que le membre d'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant

Archivage des dossiers des membres d'équipages de cabine	
Temps de vol, de service et de repos	24 mois
Licence, formation initiale, périodique, de requalification, d'adaptation sur le type d'avion et formation aux différences (contrôles compris)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation au sol et en vol (tout type) et contrôle qualification	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses comme approprié	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation sécurité	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Vérification de compétence	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant

Archivage des dossiers d'autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé	12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant
Licence et certificat médical, si requis	12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant
Contrôle hors ligne ou contrôle de compétence, si requis	12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

Archivage des informations utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol	
Manifeste de chargement	3 mois après exécution du vol
Documentation de masse et de centrage	3 mois après exécution du vol
Dispatch release	3 mois après exécution du vol
Plans de vol ATC	3 mois après exécution du vol
Manifeste passagers	3 mois après exécution du vol
NOTAM et informations aéronautiques spécifiques à la route destinée au briefing s'ils sont édités par l'exploitant	3 mois après exécution du vol
Notification de chargements spéciaux incluant l'information au commandant de bord à propos des marchandises dangereuses	3 mois après exécution du vol

Archivage des informations d'enregistreurs de bord	
Enregistrements des conversations du poste de pilotage	Conservés 60 jours ou plus après un accident ou incident si requis par l'Autorité
Enregistrements des données de vol	Conservés 60 jours ou plus après un accident ou incident si requis par l'Autorité

Archivage des carnets de vol d'aéronef	
Carnet de route	deux ans
Enregistrements relatifs à l'entretien	deux ans
Compte rendu pour enregistrer les détails de tout événement dont le compte rendu est obligatoire ou tout événement que le commandant de bord estime nécessaire de rapporter ou d'enregistrer	3 mois

Archivage des dossiers d'entretiens d'aéronefs	
Temps de fonctionnement total (heures, temps calendaire et cycles)	3 mois après que l'élément concerné ait été retiré de service de façon permanente
Etat courant de conformité avec tout renseignement obligatoire relatif au maintien de la navigabilité	3 mois après que l'élément concerné ait été retiré de service de façon permanente
Détails sur les modifications nécessaires et réparations de l'aéronef et de ses composants	3 mois après que l'élément concerné ait été retiré de service de façon permanente
Temps de fonctionnement total (heures, temps calendaire et cycles) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants jusqu'au potentiel entre révisions obligatoire	3 mois après que l'élément concerné ait été retiré de service de façon permanente
Dossiers d'entretien détaillés indiquant toutes les exigences d'approbation pour remise en service conformes	1 année après signature de l'approbation pour remise en service (APRS)

Autres archives	
Plan de vol exploitation	3 mois après exécution du vol
Enregistrements du Système Qualité	5 ans (documents relatifs à l'audit)
Document de transport des marchandises dangereuses	6 mois après l'accomplissement du vol
Liste de vérification en vue de l'acceptation des marchandises dangereuses	6 mois après l'accomplissement du vol
Relevés sur le dosage des radiations cosmiques et solaires, si l'exploitant opère l'aéronef au-dessus de 15 000 m (49 000 ft)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.1.10 INFORMATION ET CARTES DE CONSIGNES AUX PASSAGERS

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des informations supplémentaires sur l'information à fournir et les cartes de consignes destinées aux passagers pour exploitation de transport aérien public.

2. APPLICABILITÉ

La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.1.10 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) L'exploitant s'assure que :

- (1) les passagers sont oralement informés par l'équipage de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels ;
- (2) les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des d'équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser ;

(b) Avant le décollage :

- (1) les passagers sont informés sur les points suivants lorsque applicables :
 - (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
 - (ii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;
 - (iii) emplacement des issues de secours ;
 - (iv) emplacement et utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;
 - (v) rangement des bagages à main ;
 - (vi) restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;
 - (vii) et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité ;
- (2) les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit :
 - (i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;
 - (ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis. Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes, cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène ;
 - (iii) et l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, si nécessaire ;

(c) Après le décollage l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu'applicable au vol :

- (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
- (ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité.

(d) Avant l'atterrissage l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu'applicable au vol :

- (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;
 - (iii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;
 - (iv) rangement des bagages à main ;
 - (v) et restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables.
- (e) Après l'atterrissage l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit :
- (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
 - (ii) et utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité.
- (f) En cas d'urgence pendant le vol, les passagers sont informés des actions urgentes les plus appropriées aux circonstances.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO: 8.5.1.11 PROGRAMME DE FORMATION

1. OBJET

La présente norme contient un exemple de plan de programme de formation pour exploitation de transport aérien public.

2. APPLICABILITÉ

Cette norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.1.11 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant aérien ou tout postulant à un CTA soumet et maintient un manuel de formation qui est constitué soit d'un ou plusieurs volumes séparés du Manuel d'exploitation, soit faire partie intégrante du manuel d'exploitation.
- (b) Le Manuel de formation de l'exploitant aérien ou tout postulant à un CTA est basé sur le schéma ci-dessous :

4. LES PROGRAMMES DE COURS ET CONTRÔLE DE FORMATION

4.1 EXIGENCES GÉNÉRALES.

Les programmes de cours et contrôle de formation de tout le personnel d'exploitation assigné aux tâches d'exploitation liées à la préparation et ou conduite de vol sont développés pour satisfaire aux exigences de l'Autorité. Nul ne peut utiliser une personne, ni celle-ci ne peut servir dans une qualification requise de membre d'équipage ou de qualification opérationnelle, si cette personne ne satisfait pas aux exigences de formation établies par exploitant pour cette fonction.

4.2 EQUIPAGE DE CONDUITE.

Les programmes de cours et de contrôle de formation pour les membres d'équipage de conduite incluent :

- (1) un programme écrit de formation accepté par l'Autorité fournissant une formation initiale, de conversion, de spécialisation ou périodique, selon le cas, pour les membres de l'équipage de conduite de tout aéronef sur lequel il est en service.
- (2) des installations adéquates de formation sol et air et des instructeurs convenablement qualifiés requis pour satisfaire aux objectifs et besoins.
- (3) une liste à jour des matériels, d'équipements, dispositif de formation, simulateurs et autres articles de formation agréés nécessaires pour satisfaire aux besoins de formation pour chaque type et variante d'aéronefs exploités.
- (4) un nombre adéquat de pilotes pour l'instruction et le contrôle des membres d'équipage de conduite, au sol ; en vol en vue d'assurer convenablement leur formation et contrôle en vol.
- (5) un système de compte rendu acceptable par l'Autorité est établi pour pouvoir démontrer la conformité aux exigences appropriées de formation et de mise à jour des connaissances.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

4.3 PERSONNEL DE CABINE.

Les programmes de cours et contrôle de formation pour les membres du personnel de cabine incluent :

- (1) une formation au sol initiale couvrant les tâches et responsabilités ;
- (2) les règles et règlements appropriés de l'Autorité ;
- (3) les parties appropriées du Manuel d'exploitation de l'exploitant ;
- (4) la formation appropriée aux opérations d'urgence telle qu'exigée par l'Autorité et le Manuel d'exploitation de l'exploitant ;
- (5) formation en vol appropriée ;
- (6) la formation périodique, de mise à niveau, ou de spécialisation appropriée, requis pour l'actualisation des connaissances sur chaque type et variante d'aéronef sur lesquels le membre d'équipage exerce normalement ;
- (7) établir un système de conservation des dossiers de formation acceptée par l'Autorité afin de démontrer la conformité avec toute formation requise.

4.4 TOUT EQUIPAGE D'AERONEF.

Un programme de formation écrit est développé pour tout membre d'équipage d'aéronef en matière de procédures d'urgence appropriées à chaque type et variante d'aéronef sur lesquels le membre d'équipage exerce normalement. Les domaines de formation incluent :

- (1) instruction en procédures d'urgence, missions, et coordination entre les membres de l'équipage.
- (2) instruction individuelle pour l'utilisation d'équipements de secours à bord tels que, extincteurs, équipements respiratoires de secours, d'équipement des premiers soins avec leurs procédures d'utilisation adéquate, les issues de secours et toboggans d'évacuation, et les systèmes d'oxygène aéronef y compris l'utilisation de bouteilles oxygène de secours portable. Les membres de l'équipage de conduite s'exercent à l'utilisation des équipements de secours conçus pour leur protection en cas de fumée ou incendie au poste de pilotage.
- (3) la formation inclut l'instruction aux urgences potentielles telles que, décompression rapide cabine, amerrissage, extinction d'incendie, évacuation d'aéronef, urgences médicales, détournement, et passagers indisciplinés.
- (4) la formation périodique programmée pour satisfaire aux exigences de l'Autorité.

4.5 TOUT PERSONNEL D'EXPLOITATION.

Les programmes de cours et de contrôle de formation de tout personnel d'exploitation incluent :

- (1) la formation au transport et à la reconnaissance de toute marchandise dangereuse autorisée par l'Autorité pour le transport aérien.
- (2) la formation sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage et la documentation adéquats pour articles dangereux et matériaux magnétiques.
- (3) toute formation à la sûreté appropriée exigée par l'Autorité.
- (4) une méthode pour fournir toute notification requise pour accident ou incident impliquant une marchandise dangereuse.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

4.6 PERSONNEL D'EXPLOITATION AUTRE QUE L'ÉQUIPAGE D'AERONEF.

Pour le personnel d'exploitation autre que l'équipage d'aéronef (agent technique d'exploitation, personnel d'assistance/services au sol, etc.), un programme de formation écrit est développé en relation avec leurs tâches respectives.

5. PROCÉDURES POUR FORMATION ET CONTROLE

5.1 PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE COMPÉTENCE

Procédures à appliquer au cas où ce personnel n'a pas atteint ou maintenu les niveaux requis.

5.2 PROCEDURES METTANT EN ŒUVRE LA SIMULATION DE SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE.

Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence exigeant l'application de tout ou partie des procédures anormales ou d'urgence, et les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) simulées par des moyens artificiels, ne sont pas simulées pendant des vols de transport aérien public.

6. FORMATION POUR MAINTIEN DE COMPETENCE

Un cours de formation dans un simulateur aéronef est inclus pour utilisation dans des contrôles de compétence si :

- (1) il fournit au moins 4 heures de formation aux commandes pilote d'un simulateur aéronef ainsi qu'un briefing adéquat avant et après formation ;
- (2) il fournit au moins les procédures et manœuvres mises en avant dans les exigences de contrôle à la compétence ; et
- (3) il fournit une formation orientée en ligne qui :
 - (i) utilise un équipage de vol complet ;
 - (ii) comporte au moins les manœuvres et Procédures auxquelles on s'attend dans les opérations en ligne ;
 - (iii) est représentative du tronçon de vol approprié dans l'exploitation conduite par l'exploitant ; et
 - (iv) est donnée par un instructeur qui satisfait aux exigences applicables à un inspecteur navigant.

7. FORMATION À LA GESTION DES RESSOURCES DE L'ÉQUIPAGE (CRM)

- (a) La gestion des ressources de l'équipage consiste à l'utilisation effective de toutes les ressources disponibles (telles que membres d'équipage, systèmes avion, moyens d'assistance) pour assurer une exploitation sûre et efficace.
- (b) L'objectif de la gestion des ressources de l'équipage est d'accroître les aptitudes de communication et de gestion du membre d'équipage de conduite concerné. L'accent est mis sur les aspects non techniques de la performance d'un membre d'équipage de conduite.
- (c) La formation en gestion des ressources de l'équipage inclut les éléments ci-après :
 - (1) statistiques et exemples d'accidents liés aux facteurs humains ;
 - (2) perception humaine, processus d'apprentissage ;
 - (3) prise de conscience de la situation ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (4) gestion de la charge de travail, de la fatigue et de la vigilance - gestion du stress ;
 - (5) procédures opérationnelles standard de l'exploitant ;
 - (6) types de personnalité, délégation, commandement, aptitudes à la communication efficace ;
 - (7) boucle de la gestion des ressources de l'équipage ;
 - (i) recherche d'information (ou explorer, examiner, sonder) ;
 - (ii) plaider (soutenir une cause, présenter un point de vue) ;
 - (iii) résolution de conflits ;
 - (iv) prise de décision ;
 - (v) critique notion de synergie ;
 - (vi) retour d'information.
 - (8) communication efficace et coordination au sein de l'équipage de conduite et entre membres d'équipage et autres personnels opérationnels (contrôleurs aériens, personnel de maintenance, etc.) ; chaîne d'erreur et mesures à prendre pour interrompre la chaîne d'erreur ; et
 - (9) effets de l'automatisation sur la gestion des ressources de l'équipage.
- (d) La formation en gestion des ressources de l'équipage doit également prendre en compte la nature de l'exploitation de l'entreprise ainsi que les procédures équipage associées. Seront incluses les zones d'exploitation engendrant des difficultés particulières, les conditions climatologiques pénibles, et toute difficulté inhabituelle.
- (e) La formation en gestion des ressources de l'équipage inclut à la fois :
- (1) des cours au sol ; et
 - (2) des exercices pratiques comprenant des discussions en groupe et des analyses d'accidents visant à cerner les problèmes de communication et mettant en évidence des manques d'information ou des carences en gestion d'équipage.
- (f) Une formation en gestion des ressources de l'équipage optimale s'étend sur 3 jours au minimum, mais s'il est possible de couvrir tous les sujets en deux jours, cette durée est acceptable. Pour les pilotes amenés à exercer seul à bord, une formation d'une journée est également acceptable.
- (g) Dans le cadre de l'approbation du Manuel d'exploitation, la formation sur la gestion des ressources de l'équipage (pour les stages d'adaptation et l'entraînement périodique) est acceptée par l'Autorité. Un exploitant peut utiliser la formation établie par un autre exploitant lorsque cette formation a déjà été acceptée par l'Autorité.

8. ARCHIVAGE DES DOCUMENTS DE FORMATION

8.1 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

- (a) Un exploitant doit conserver toute la documentation exigée concernant la formation par l'Autorité ou l'autorité de l'État étranger dans lequel l'exploitant opère pour une durée spécifiée par l'autorité concernée pour une durée requise afin de démontrer la conformité aux règlements appropriés ou au manuel d'exploitation suivant la durée la plus longue des deux.
- (b) Description des documents devant être archivés et durées d'archivage (voir NMO : 8.5.1.5 - Conservation et maintien des dossiers de l'exploitant).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO: 8.5.1.16 SYSTÈME DE VÉRIFICATION DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des renseignements spécifiques d'aéroport à consigner dans le système de vérification de données aéronautiques pour exploitation de transport aérien public.

2. APPLICABILITÉ

La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour les vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.1.16 du RACD 08-1.

3. GÉNÉRALITÉS

3.1 RENSEIGNEMENTS SPÉCIFIQUES D'AÉROPORT

Tout exploitant fournit des données aéronautiques pour chaque aéroport utilisé comprenant les éléments suivants :

(1) Aéroports :

- (i) installations ;
- (ii) Aides à la navigation et communications ;
- (iii) construction affectant le décollage, l'atterrissage, ou les opérations au sol ;
- (iv) installations de contrôle aérien.

(2) Pistes, voies de dégagement, et voies d'attente :

- (i) dimensions ;
- (ii) surface ;
- (iii) marquage et balisage lumineux ;
- (iv) élévation et gradient.

(3) Décalages de seuils

- (i) localisation ;
- (ii) dimensions ;
- (iii) décollage ou atterrissage ou les deux.

(4) Obstacles

- (i) affectant les calculs de performances de décollage et d'atterrissage ;
- (ii) surveillance d'obstacles ;
- (iii) procédures de vol aux instruments ;
- (iv) procédure de départ ;
- (v) procédure d'approche.
- (vi) procédure d'approche interrompue.

(5) Informations spéciales

- (i) vents dominants en conditions de visibilité réduite ;
- (ii) équipement de mesure de la portée visuelle de piste ou visibilité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO: 8.5.1.18 SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS

1. OBJET

La présente norme contient des exigences supplémentaires relatives au système de suivi des vols d'un exploitant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour les vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.1.18 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit mettre en place un système de suivi des vols approuvé et qui convient au suivi approprié de chaque vol, au vu de l'exploitation devant être conduite.
- (b) Pour les exploitants, les centres de suivi de vols sont localisés à des points nécessaires pour assurer :
 - (1) le suivi correct de la progression de chaque vol depuis son départ au point d'origine jusqu'à l'arrivée à son point de destination, y compris les étapes intermédiaires et déroutements ; et
 - (2) que le pilote commandant de bord est doté de toutes les informations nécessaires pour la sécurité du vol.
- (c) Un exploitant conduisant des opérations charter peut s'arranger à avoir des moyens de suivi de vols fournis par des personnes autres que ses employés, mais dans ce cas l'exploitant continue d'être le responsable principal du contrôle d'exploitation de chaque vol.
- (d) Tout exploitant conduisant des opérations charter en utilisant un système de suivi de vols doit prouver que le système a des installations et du personnel adéquat pour fournir les informations nécessaires à l'initiation et la conduite en toute sécurité de chaque vol aux :
 - (1) équipages de conduite de chaque aéronef ; et
 - (2) personnes désignées par l'exploitant pour exécuter la fonction de contrôle d'exploitation de l'aéronef.
- (e) Tout exploitant conduisant une exploitation charter démontre que le personnel requis pour remplir la fonction de contrôle d'exploitation est capable d'exécuter ses tâches.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.3.2 NIVEAUX DES SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (RFFS)

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 INTRODUCTION

La présente norme de mise en œuvre a pour objet de donner des orientations sur l'évaluation d'un niveau RFFS jugé acceptable à un aéroport par des exploitants d'aéronefs qui utilisent l'aéroport à des fins divergentes. Ces orientations ne dégagent pas l'exploitant de l'obligation de veiller à ce qu'un niveau acceptable de protection soit disponible pour l'avion qu'il est prévu d'utiliser.

1.2 PRINCIPES DE BASE

1.2.1 Aux fins de la planification des vols, les exploitants d'avions s'assurent d'utiliser un aéroport dont la catégorie RFFS exigé par le RACD 14 – Volume I, Chapitre 9, section 9.2, est égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion, or certains aéroports en usage actuellement ne répondent pas à cette exigence. De plus, les dispositions du RACD 14- Volume I, concernent le niveau RFFS à réaliser à l'aéroport le niveau de protection RFFS ne tient donc pas compte des avions pour lesquels l'aéroport est choisi comme aéroport de décollage.

1.2.2 Pour les aéroports exposés à une réduction temporaire de leur capacité en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le RACD 14 – Volume I, § 2.11.3, dispose ce qui suit : « Les modifications qui interviennent dans le niveau de protection normalement assuré sur un aéroport en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont notifiées aux organismes ATS et aux organismes d'information aéronautique appropriés afin qu'ils sont en mesure de fournir les renseignements nécessaires aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Lorsque le niveau de protection est redevenu normal, les organismes dont il est fait mention ci-dessus sont informés en conséquence ».

1.2.3 Afin de déterminer l'acceptabilité d'un niveau de protection RFFS d'aéroport, l'exploitant doit examiner :

- a) pour un aéroport de départ ou de destination, la différence entre la catégorie RFFS de l'aéroport et la catégorie RFFS de l'avion, et la fréquence des vols à cet aéroport ;
- b) pour un aéroport de décollage, la différence entre la catégorie RFFS de l'aéroport et la catégorie RFFS de l'avion, et la probabilité que cet aéroport de décollage est utilisé.

1.2.4 L'idée est que l'exploitant considère les RFFS disponibles comme un élément du processus d'évaluation des risques mené dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, pour assurer la possibilité de maximiser la sécurité générale des opérations. L'évaluation des risques inclut en outre les installations de l'aéroport, leur disponibilité, l'état du terrain, les conditions météorologiques, etc. pour assurer que l'aéroport retenu est le plus approprié.

Note- Le RACD 19 contient des dispositions de gestion de la sécurité pour les exploitants aériens.

1.2.5 Les présentes orientations sont destinées à aider les exploitants à effectuer l'évaluation prévue au Chapitre 5 § 8.5.3.2(d), en tenant dûment compte des principes de base décrits aux § 1.2.1 à 1.2.4. Elles n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation des aéroports.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2. GLOSSAIRE

Catégorie RFFS d'aérodrome Catégorie RFFS d'un aérodrome donné, indiquée dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Catégorie RFFS d'avion. Catégorie indiquée dans le Tableau 9-1 du RACD 14-Volume I, pour un type d'avion donné.

Déclassement temporaire. Catégorie RFFS, notifiée entre autres par NOTAM, qui résulte de la réduction du niveau de protection RFFS disponible à un aérodrome.

3. CATÉGORIE RFFS D'AÉRODROME ACCEPTABLE

3.1 PLANIFICATION

3.1.1 En principe, la catégorie RFFS publiée de chaque aérodrome utilisé par un vol donné doit être égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion qui effectue ce vol. Cependant, si un ou plusieurs des aérodromes qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation n'offrent pas la catégorie RFFS de l'avion, l'exploitant doit s'assurer que le ou les aérodromes offrent le niveau RFFS minimal jugé acceptable 'exploitation sur base d'une évaluation des risques menée dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SMS) de l'exploitant. Pour établir des niveaux de catégorie RFFS acceptable en pareil cas, l'exploitant peut utiliser les critères énoncés au Tableau I-1 et Tableau I-2. Indépendamment de ces critères, l'exploitant peut déterminer d'autres niveaux de catégorie RFFS acceptables conformément au paragraphe 3.1.3 de la présente NMO.

3.1.1.1 Les vols prévus à destination d'aérodromes où la catégorie RFFS est inférieure au niveau spécifié par le RACD 14-Volume I, Section 9.2, doivent faire l'objet d'une coordination entre les exploitants des avions et les exploitants des aérodromes en question.

3.1.1.2 Concernant les aérodromes de départ et de destination, pendant la planification du vol, le niveau de protection RFFS acceptable peut être égal ou supérieur aux valeurs indiquées au Tableau I-1-1

Tableau I-1.1 Catégorie d'aérodrome acceptable pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie (aérodromes de départ et de destination)

Aérodromes (qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation) Note. — Si l'aérodrome a plus d'une vocation, la catégorie applicable est la catégorie requise la plus élevée qui correspond à la vocation remplie par l'aérodrome au moment de l'utilisation prévue.	Catégorie RFFS d'aérodrome acceptable (basée sur la catégorie RFFS d'aérodrome publiée, y compris toute modification apportée par NOTAM)
Aérodromes de départ et de destination	La catégorie RFFS de chaque aérodrome devrait être égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion. Lorsqu'une évaluation appropriée des risques a été menée par l'exploitant : catégorie inférieure d'un niveau par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. La catégorie ne doit toutefois pas être inférieure au niveau 4 dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

3.1.1.3 Afin de respecter la réglementation d'exploitation applicable à un vol donné, l'exploitant choisit un/des aérodromes(s) de dégagement pour diverses utilisations. Pendant la planification du vol, la catégorie RFFS d'aérodrome acceptable à un aérodrome choisi comme aérodrome de dégagement peut être égale ou supérieure aux valeurs indiquées ci-dessous.

Tableau I-1-2. Catégorie d'aérodrome acceptable pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie (aérodromes de dégagement)

Aérodromes (qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation) Note. — Si l'aérodrome a plus d'une vocation, la catégorie applicable est la catégorie requise la plus élevée qui correspond à la vocation remplie par l'aérodrome au moment de l'utilisation prévue.	Catégorie RFFS d'aérodrome acceptable (basée sur la catégorie RFFS d'aérodrome publiée, y compris toute modification apportée par NOTAM)
Aérodromes de dégagement pour le décollage et la destination	Lorsqu'une évaluation appropriée des risques a été menée par l'exploitant : catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou catégorie inférieure de trois niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. La catégorie ne doit cependant pas être inférieure au niveau 4 RFFS d'aérodrome dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.
Aérodromes de dégagement de route	- Si un préavis minimal de 30 minutes avant l'arrivée de l'avion est donné à l'exploitant de l'aérodrome, celui-ci doit assurer une catégorie RFFS d'aérodrome de niveau minimal 4 pour un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions. - Si le préavis donné à l'exploitant de l'aérodrome avant l'arrivée de l'avion est inférieur à 30 minutes : catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou catégorie inférieure de trois niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. La catégorie n'est cependant pas être inférieure au niveau 4 RFFS d'aérodrome dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.

3.1.2 Dans le cas d'un vol tout cargo, une réduction supplémentaire peut être acceptable si les RFFS ont la capacité nécessaire d'empêcher la propagation d'un incendie autour de la zone du poste de pilotage pendant un temps suffisant pour permettre aux personnes à bord d'évacuer l'avion en sécurité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

3.1.3 Variations

3.1.3.1 Nonobstant les directives figurant au § 3.1.1, une catégorie RFFS d'aérodrome de niveau inférieur aux niveaux de protection définis aux Tableaux I-1-1 et I-1-2 peut être acceptable si d'autres considérations l'emportaient, telles que les conditions météorologiques, les caractéristiques des pistes ou la longueur du dégagement. Ces variations doivent reposer sur l'évaluation d'un risque spécifique menée par l'exploitant dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.

3.1.3.2 Les variations de catégorie RFFS d'aérodrome peuvent concerner, entre autres :

- a) un vol occasionnel ;
- b) des déclassements temporaires de plus de 72 heures.

S'il y a lieu, une variation peut être utilisée pour un groupe d'aérodromes choisis pour une même utilisation, pour un type d'avion donné.

3.1.3.3 Les variations mentionnées ci-dessus peuvent reposer sur des critères supplémentaires ou différents, selon le type d'exploitation. Par exemple, la limite de 72 heures pour les déclassements temporaires peut ne pas s'appliquer dans le cas d'un vol unique à destination ou en provenance de l'aérodrome visé, tel qu'un vol non régulier, alors qu'elle est tout à fait appropriée dans le cas d'exploitations continues et quotidiennes. Une variation peut être limitée dans le temps. Elle peut également être modifiée pour tenir compte de l'évolution du niveau de protection RFFS disponible à l'aérodrome (aux aérodromes) visé(s). Conformément au RACD 08-partie 1, Chapitre 5, § 8.5.3.2(e), les variations et leur période de validité devraient être indiquées dans le manuel d'exploitation.

3.1.3.4 Pour veiller à ce que les variations aux aérodromes de départ et de destination sont d'une catégorie RFFS acceptable, l'exploitant d'avions fait une évaluation des risques de sécurité à ces aérodromes, en fonction des éléments suivants :

- a) la fréquence des vols prévus par l'exploitant d'avions par rapport à une catégorie RFFS d'aérodrome réduite ;
- b) une coordination entre l'exploitant d'avions et l'exploitant d'aérodrome (par exemple en réduisant le délai d'intervention en mettant en place les moyens RFFS existants le long de la piste avant le décollage ou l'atterrissage prévu).

3.1.3.5 Pour les vols réguliers, la coordination devrait tenir compte des principes énoncés dans le RACD 14-Volume I, Chapitre 9, § 9.2.5 et 9.2.6 qui sont applicables à l'exploitant d'aérodrome, ainsi que des possibilités de variation de la catégorie RFFS disponibles suivant un cycle quotidien ou saisonnier.

3.1.3.6 En ce qui concerne les variations du niveau RFFS acceptable pour un aérodrome de dégagement, qu'il s'agisse d'un aérodrome de décollage, de destination ou de route, l'exploitant d'avions fait une évaluation du risque de sécurité spécifique à l'aérodrome retenu en fonction des éléments suivants :

- a) la probabilité de l'utilisation efficace de l'aérodrome visé ;
- b) la fréquence du choix de l'aérodrome aux fins des utilisations respectives.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

3.2 EN VOL

3.2.1 Les informations figurant dans le manuel d'exploitation conformément au RACD 08-partie 1 Chapitre 5, § 8.5.3.2(e) concernant la catégorie RFFS d'aérodrome acceptable au stade de la planification (tableaux I-1-1, I-1-2 et le cas échéant, les variations au titre des spécifications figurant au § 3.1.3) sont applicables au moment de la planification en vol.

3.2.2 En vol, le pilote commandant de bord peut décider de se poser à un aérodrome quelle que soit la catégorie RFFS si, après avoir dûment examiné toutes les circonstances, il estime plus sûr d'atterrir à cet aérodrome que d'effectuer un déroutement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.3.5 SYSTÈMES D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU AFFICHAGES EQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION

INTRODUCTION

La présente NMO contient des éléments indicatifs sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD ou affichages équivalents et systèmes de vision certifiés destinés à être utilisés en exploitation à bord d'avions employés à la navigation aérienne domestique et internationale. Ces systèmes et des systèmes hybrides peuvent être installés et utilisés pour réduire la charge de travail, améliorer le guidage, réduire les erreurs techniques de pilotage et améliorer la conscience de la situation et/ou obtenir des crédits opérationnels. Des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD ou des affichages équivalents et des systèmes de vision peuvent être installés séparément ou ensemble dans un système hybride. Tout crédit opérationnel pour leur utilisation doit avoir été spécifiquement approuvé par l'Autorité.

Note 1 - « Systèmes de vision » est un terme générique qui se rapporte aux systèmes existants conçus pour fournir des images, c.-à-d. systèmes de vision améliorée (EVS), systèmes de vision synthétique (SVS) et systèmes de vision combinés (CVS).

Note 2 - Un crédit opérationnel ne peut être accordé que dans les limites de l'approbation de navigabilité.

Note 3 - Jusqu'à présent, un crédit opérationnel a été accordé seulement à des systèmes de vision contenant un capteur d'image qui fournit sur un HUD une image en temps réel de la vue de l'extérieur réelle.

Note 4 - Le Manuel d'exploitation tous temps contient des informations et des orientations plus détaillées sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD ou les affichages équivalents et les systèmes de vision. Il doit être consulté en parallèle avec la présente NMO.

1. HUD ET AFFICHAGES ÉQUIVALENTS

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Les HUD présentent des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote, sans gêner de façon significative la vue vers l'extérieur.

1.1.2 Des informations de vol doivent être présentées sur les HUD ou les affichages équivalents, selon l'utilisation prévue.

1.2 APPLICATIONS OPÉRATIONNELLES

1.2.1 L'emploi de HUD dans les opérations aériennes peut améliorer la conscience de la situation en combinant des informations de vol affichées sur les systèmes de visualisation tête basse (HDD) avec la vue extérieure pour que les pilotes soient plus immédiatement conscients des paramètres de vol pertinents et des informations sur la situation pendant qu'ils regardent constamment à l'extérieur. Cette meilleure conscience de la situation peut aussi réduire les erreurs de pilotage et améliorer la capacité du pilote de faire la transition entre les repères visuels et les instruments lorsque les conditions météorologiques changent.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

1.2.2 Les systèmes HUD peuvent être utilisés en complément aux instruments de bord classiques ou comme écran principal de pilotage s'ils sont certifiés à cet effet.

1.2.3 Un HUD approuvé peut :

- a) se qualifier pour des opérations par visibilité réduite ou avec RVR réduite ; ou
- b) remplacer certaines parties des installations au sol telles que les feux de zone de toucher des roues et/ou les feux axiaux.

1.2.4 Les fonctions d'un HUD peuvent être remplies par un système d'affichage équivalent adéquat. Cependant, avant que de tels systèmes puissent être utilisés, l'approbation de navigabilité appropriée doit être obtenue.

1.3 FORMATION AUX HUD

Des exigences en matière de formation et d'expérience récente concernant les opérations utilisant les HUD ou les affichages équivalents doivent être établies par l'Autorité. Les programmes de formation doivent être approuvés par l'Autorité et la prestation de la formation doit être soumise à la supervision de celle-ci. La formation doit porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le HUD ou l'affichage équivalent est utilisé.

2. SYSTÈMES DE VISION

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Les systèmes de vision peuvent afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur au moyen de capteurs d'images, à savoir l'EVS, ou afficher des images synthétiques obtenues de systèmes avioniques de bord, à savoir le SVS. Les systèmes de vision peuvent consister aussi en une combinaison de ces deux systèmes, appelée système de vision combiné, à savoir le CVS. Un tel système peut afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur en utilisant sa composante EVS. Les informations provenant de systèmes de vision peuvent être présentées sur un affichage tête haute et/ou tête basse. Le crédit opérationnel peut être accordé aux systèmes de vision qui sont dûment qualifiés.

2.1.2 Il est possible que les feux à diodes électroluminescentes (DEL) ne soient pas visibles pour les systèmes de vision basés sur l'infrarouge. Les exploitants de tels systèmes de vision devront acquérir de l'information sur les programmes de mise en œuvre de DEL aux aérodromes qu'ils comptent utiliser. Le Manuel d'exploitation tous temps contient de plus amples informations sur les conséquences de l'utilisation des feux DEL.

2.2 APPLICATIONS OPÉRATIONNELLES

2.2.1 L'utilisation d'EVS en vol permet au pilote de voir l'extérieur malgré l'obscurité ou d'autres restrictions de visibilité. L'EVS permet aussi d'obtenir une image de la situation extérieure plus rapidement que ne le permettrait la seule vision naturelle sans aide, assurant ainsi une transition plus en douceur aux références par la vision naturelle. L'acquisition améliorée d'une image de l'environnement extérieur peut améliorer la conscience de la situation. Le système peut se qualifier pour un crédit opérationnel si les informations du système de vision sont présentées adéquatement aux pilotes et si l'approbation de navigabilité nécessaire et l'approbation spécifique de l'Autorité ont été obtenues pour le système combiné.

2.2.2 L'imagerie d'un système de vision peut aussi permettre aux pilotes de détecter d'autres aéronefs au sol, le relief ou des obstacles sur la piste ou les voies de circulation ou à proximité immédiate de celles-ci.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2.3 CONCEPTS OPERATIONNELS

2.3.1 Les opérations d'approche aux instruments comprennent une phase de vol aux instruments et une phase de vol à vue. La phase de vol aux instruments se termine à la MDA/H ou à la DA/H publiée, à moins qu'une approche interrompue ait été amorcée. L'utilisation de l'EVS ou du CVS ne change pas la MDA/H ou la DA/H applicable. La poursuite de l'approche de MDA/H ou DA/H jusqu'à l'atterrissage est menée en utilisant des références visuelles. Ceci s'applique aussi aux opérations avec systèmes de vision. La différence est que les références visuelles sont acquises en utilisant un EVS ou CVS, la vision naturelle ou le système de vision en combinaison avec la vision naturelle (voir la Figure H-1).

2.3.2 Jusqu'à une hauteur définie du segment à vue, généralement à 30 m (100 ft) ou au-dessus, les références visuelles peuvent être acquises uniquement au moyen du système de vision. La hauteur définie dépend de l'approbation de navigabilité et de l'approbation spécifique de l'Autorité.

Au-dessous de cette hauteur, les références visuelles doivent être basées seulement sur la vision naturelle. Dans les applications les plus avancées, le système de vision peut être utilisé jusqu'à la zone de toucher des roues sans que l'acquisition de références visuelles par la vision naturelle soit nécessaire. C'est donc dire qu'un tel système de vision peut être le seul moyen d'acquérir des références visuelles, et qu'il peut être utilisé sans vision naturelle.

Opérations EVS

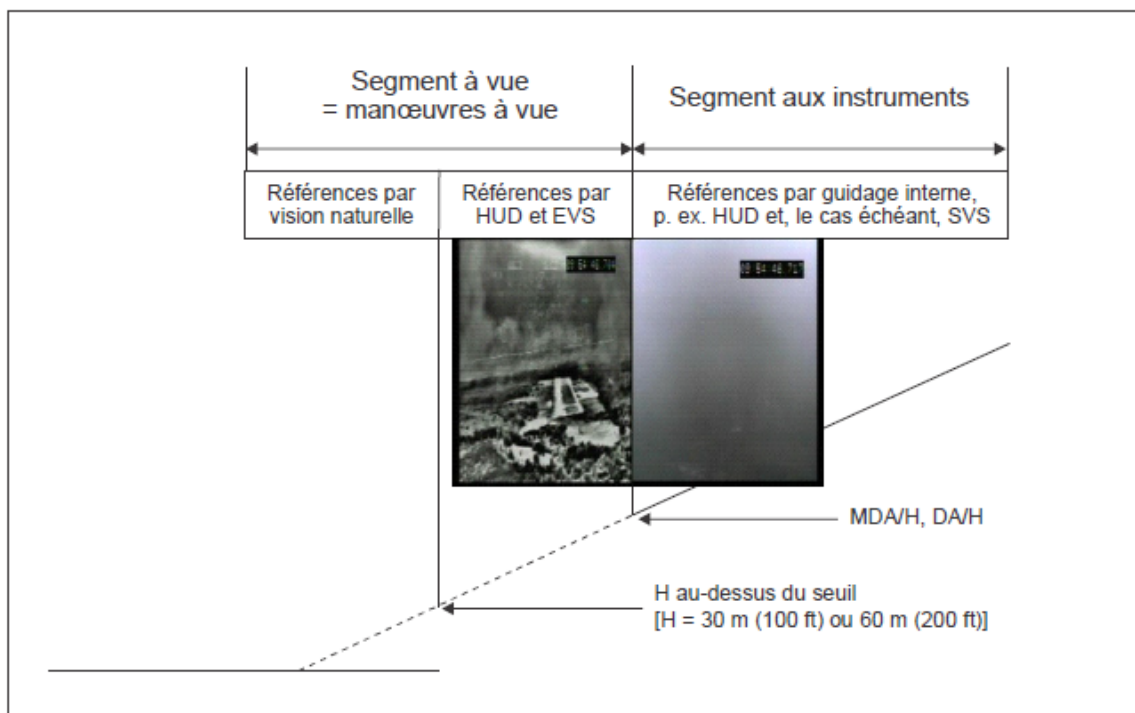


Figure H-1. Opérations EVS — Transition des références de l'approche aux instruments aux références de l'approche à vue

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2.4 FORMATION AUX SYSTEMES DE VISION

Des exigences en matière de formation et d'expérience récente doivent être établies par l'Autorité. Les programmes de formation doivent être approuvés par l'Autorité et la prestation de la formation doit être soumise à la supervision de celle-ci. La formation doit porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système de vision est utilisé.

2.5 RÉFÉRENCES VISUELLES

2.5.1 En principe, les références visuelles requises ne changent pas du fait de l'utilisation d'un EVS ou d'un CVS, mais il est permis que ces références sont acquises au moyen de l'un ou l'autre système jusqu'à une certaine hauteur pendant l'approche, comme le décrit le § 2.3.1. et 2.5.2 Dans les États qui ont élaboré des spécifications pour les opérations avec systèmes de vision, l'utilisation de références visuelles a été réglementée, et des exemples à ce sujet figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps

3. SYSTÈMES HYBRIDES

Le terme générique de système hybride est employé lorsque deux systèmes ou plus sont combinés. Généralement, le système hybride a une performance améliorée en comparaison de chacun des systèmes qui le composent, ce qui à son tour peut le qualifier pour un crédit opérationnel. Inclure plus de systèmes dans le système hybride améliore normalement la performance du système. Le Manuel d'exploitation tous temps contient des exemples de systèmes hybrides.

4. CRÉDITS OPÉRATIONNELS

4.1 Les minimums opérationnels d'aérodrome sont exprimés en termes de visibilité/RVR minimale et de MDA/H ou DA/H. Quand des minimums opérationnels d'aérodrome sont établis, la capacité combinée de l'équipement embarqué et de l'infrastructure au sol doit être prise en compte. Les avions mieux équipés peuvent être exploités dans des conditions de visibilité naturelle inférieures, avec une DA/H moins élevée et/ou avec une infrastructure au sol moins importante. Un crédit opérationnel indique que les minimums opérationnels d'aérodrome peuvent être réduits dans le cas des avions convenablement équipés. Un autre moyen pour accorder un crédit opérationnel est de permettre que les exigences en matière de visibilité soient satisfaites, en tout ou en partie, au moyen des systèmes de bord. Les HUD, les systèmes d'atterrissage automatique ou les systèmes de vision n'existaient pas au moment où les critères pour les minimums opérationnels d'aérodrome ont été établis à l'origine.

4.2 L'octroi de crédits opérationnels n'a pas d'effet sur la classification (à savoir le type ou la catégorie) d'une procédure d'approche aux instruments, étant donné que ces procédures sont conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments menées au moyen d'avions dotés de l'équipement minimal prescrit.

4.3 La relation entre la conception de procédure et l'exploitation peut être décrite comme suit. L'OCA/H est le produit final de la conception de procédures, qui ne contient pas de valeur pour la RVR ou la visibilité. D'après l'OCA/H et tous les autres éléments, tels que les aides visuelles de piste disponibles, l'exploitant doit établir la MDA/H ou la DA/H et la RVR/visibilité, soit les minimums opérationnels d'aérodrome. Les valeurs obtenues ne doivent pas être inférieures à celles prescrites par l'État de l'aérodrome.

5. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Conformément au RACD 07-partie 1, § 7.2.24.2, l'exploitant doit élaborer des procédures opérationnelles adéquates associées à l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'un affichage

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

équivalent, de systèmes de vision et de systèmes hybrides. Ces procédures devraient figurer dans le manuel d'exploitation et comprendre au moins les éléments suivants :

- a) les limitations ;
- b) les crédits opérationnels ;
- c) la planification des vols ;
- d) les opérations au sol et en vol ;
- e) la gestion des ressources en équipe ;
- f) les procédures d'exploitation normalisées ;
- g) les plans de vol ATS et les communications.

6. APPROBATIONS

6.1 GÉNÉRALITÉS

Note- Lorsqu'une demande d'approbation spécifique se rapporte à des crédits opérationnels pour des systèmes qui n'incluent pas de système de vision, les indications du présent supplément sur les approbations peuvent être utilisées dans la mesure applicable déterminée par l'Autorité.

6.1.1 Un exploitant qui souhaite effectuer des vols avec un système d'atterrissage automatique, un HUD ou un affichage équivalent, un système de vision ou un système hybride devra obtenir certaines approbations prescrites dans les SARP applicables. L'étendue des approbations dépend des vols prévus et de la complexité de l'équipement.

6.1.2 Les systèmes qui ne sont pas utilisés pour obtenir un crédit opérationnel ou qui ne sont pas autrement critiques relativement aux minimums opérationnels d'aérodrome, p. ex. des systèmes de vision servant à améliorer la conscience de la situation, peuvent être utilisés sans approbation spécifique. Cependant, les procédures d'exploitation normalisées pour ces systèmes doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Un exemple de ce type d'opération peut comprendre un EVS ou un SVS sur une visualisation tête basse qui est utilisé seulement pour la conscience de la situation dans la zone entourant l'avion pendant des manœuvres au sol où l'affichage n'est pas dans le champ de vision principal du pilote. Pour que la conscience de la situation soit améliorée, l'installation et les procédures opérationnelles devront assurer que le fonctionnement du système de vision n'entrave pas les procédures normales ou le fonctionnement ou l'utilisation d'autres systèmes de bord. Dans certains cas, il peut être nécessaire d'apporter des modifications à ces procédures normales pour d'autres systèmes ou équipements de bord pour assurer la compatibilité.

6.1.3 La norme 7.2.24.1 du RACD 07-partie 1 exige que l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'un affichage équivalent, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, soit approuvée par l'Autorité quand ces systèmes sont utilisés « pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un avion ». Quand des crédits opérationnels sont accordés par l'Autorité conformément à la norme 8.5.3.5(a)(1) du Chapitre 5, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et est soumise à une approbation spécifique. L'utilisation de ces systèmes uniquement pour améliorer la conscience de la situation, réduire les erreurs techniques de pilotage et/ou réduire la charge de travail représente un élément de sécurité important, mais elle ne nécessite pas une approbation spécifique.

6.1.4 Tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans les spécifications d'exploitation applicables au type d'avion ou à un avion particulier, selon le cas.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

6.2 APPROBATIONS SPÉCIFIQUES POUR CRÉDIT OPÉRATIONNEL

6.2.1 Pour obtenir une approbation spécifique pour un crédit opérationnel, l'exploitant devra spécifier le crédit opérationnel désiré et soumettre une demande appropriée. Une demande appropriée devrait inclure les éléments suivants :

- a) Précisions concernant le postulant. Nom de la compagnie titulaire de l'AOC, numéro de l'AOC et adresse électronique.
- b) Précisions concernant l'aéronef. Nom du constructeur, modèle de l'aéronef et marque(s) d'immatriculation.
- c) Liste de conformité du système de vision de l'exploitant. La teneur de la liste de conformité est présentée dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). La liste de conformité devrait comprendre les renseignements pertinents pour l'approbation spécifique demandée et les marques d'immatriculation des aéronefs dont il s'agit. Si une demande porte sur plus d'un type d'aéronef/de parc aérien, une liste de conformité remplie devrait être jointe pour chaque aéronef/parc aérien.
- d) Documents à joindre à la demande. Il convient de joindre copie de tous les documents auxquels l'exploitant a fait référence. Il ne devrait pas être nécessaire d'envoyer les manuels complets ; seuls les passages/pages pertinents devraient être requis. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations supplémentaires.
- e) Nom, titre et signature.

6.2.2 Les éléments suivants devraient figurer dans la liste de conformité d'un système de vision :

- a) documents de référence utilisés pour établir la demande d'approbation ;
- b) manuel de vol ;
- c) retours d'information et comptes rendus de problèmes importants ;
- d) crédit opérationnel demandé et minimums opérationnels d'aérodrome en découlant ;
- e) mentions dans le manuel d'exploitation, y compris la LME, et procédures d'exploitation normalisées ;
- f) évaluation du risque de sécurité ;
- g) programmes de formation ;
- h) maintien de la navigabilité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.3.13-A PROGRAMME DE DÉGIVRAGE ET ANTI-GIVRAGE

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient les détails des exigences relatives au programme de dégivrage et antigivrage au sol d'un exploitant aérien.

2. APPLICABILITÉ

La présente norme de mise en œuvre s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour les vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.3.13 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉ

- Lors d'un vol IFR le commandant de bord ne doit pas entreprendre le décollage, ni poursuivre son trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol modifié entre en vigueur, dans le cas d'une ré planification en vol, à moins que des informations soient disponibles indiquant que les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome (aux Aérodromes) de dégagement sont égales ou supérieures aux minimums de préparation du vol prescrit.
- Lors d'un vol IFR, le commandant de bord ne poursuit au-delà du point de décision, que si des informations disponibles indiquent que les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome (aux Aérodromes) de dégagement sont supérieures ou égales aux minimums applicables de l'aérodrome prescrits.
- Lors d'un vol IFR, le commandant de bord ne poursuit le vol vers l'aérodrome de destination prévu que si les dernières informations disponibles indiquent que, à l'heure estimée d'arrivée, les conditions météorologiques à destination, ou à au moins l'un des aérodromes de dégagement, sont supérieures ou égales aux minimums applicables de l'aérodrome.
- Lors d'un vol effectué en totalité ou en partie en VFR, le commandant de bord ne doit pas commencer le décollage à moins que les observations ou prévisions météorologiques les plus récentes disponibles ou toute combinaison des deux indiquent que les conditions météorologiques, sur la route ou la partie de route devant être suivie en VFR permettront, au moment approprié, d'être en conformité avec ces règles.

4. GIVRE ET AUTRES CONTAMINANTS

- Procédures de dégivrage et antigivrage au sol :
 - l'exploitant établit les procédures à suivre lorsqu'il est nécessaire d'effectuer le dégivrage et l'antigivrage au sol, ainsi que les contrôles de l'état de l'aéronef correspondant.
 - le commandant de bord ne doit pas entreprendre un décollage, à moins que les surfaces externes ne soient dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la manœuvrabilité de l'aéronef, sauf dans les limites spécifiées dans le Manuel de vol.
- Procédures en vol :
 - l'exploitant établit des procédures pour les vols en conditions de givrage prévues ou réelles.
 - le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol ni voler intentionnellement en conditions givrantes prévues ou réelles à moins que l'aéronef ne soit certifié et équipé pour faire face à de telles situations.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

5. GIVRE ET AUTRES CONTAMINANTS - PROCÉDURES

(a) Généralités

- (1) Tout dépôt de glace, neige ou givre sur les surfaces externes de l'aéronef peut affecter gravement ses qualités de vol, en raison de la réduction de portance, de l'augmentation de traînée et de la modification des caractéristiques de la stabilité et du contrôle. De plus, ce dépôt peut provoquer un blocage des parties mobiles telles que gouvernes de profondeur, ailerons, mécanisme d'activation des volets, etc. créant ainsi des conditions potentiellement dangereuses. De même, le fonctionnement des moteurs peut être gravement affecté par l'ingestion de neige ou de glace provoquant un pompage du moteur au des dommages au compresseur. La température ambiante la plus critique se situe sur une plage allant de + 3°C à - 10°C. Cependant, la glace peut se former à des températures ambiantes plus élevées jusqu'à + 15°C et plus) sur et sous les réservoirs de carburant contenant d'importantes quantités de carburant froid.
- (2) Les procédures établies par l'exploitant pour le dégivrage l'antigivrage ont pour but de s'assurer que l'aéronef est propre afin qu'aucune dégradation des caractéristiques aérodynamiques ou interférence mécanique n'intervienne et, suite à l'antigivrage, de le maintenir ainsi pendant le temps de protection approprié. Les procédures de dégivrage et d'antigivrage devraient donc couvrir, en incluant toute exigence propre à un type d'aéronef :
 - (i) les contrôles de contamination, y compris la détection de glace transparente ou de givre sous l'aile (les limites relatives à d'épaisseur / zone de contamination, lorsqu'elles existent et sont publiées dans le Manuel de vol ou la documentation éditée par le constructeur, devraient être respectées) ;
 - (ii) les procédures de dégivrage / d'antigivrage (y compris les procédures à suivre en cas de dégivrage / d'antigivrage interrompu ou inefficace) ;
 - (iii) les contrôles avant décollage ;
 - (iv) l'enregistrement de tout incident relatif au dégivrage/antigivrant ;
 - (v) et les responsabilités de tous les personnels impliqués dans le dégivrage /l'antigivrage.
- (3) Il devrait également être tenu compte du fait que dans certaines conditions, les procédures de dégivrage/d'antigivrage au sol peuvent se révéler inefficaces en vue d'assurer une protection pour la continuation des opérations, par exemple sous la pluie givrante, la grêle, les granules de neige, le blizzard, la neige chargée d'eau ou quand une forte teneur en eau est présente dans les précipitations givrantes.

Les informations pour établir des procédures opérationnelles se trouvent dans les documents suivants :

- OACI « Manuel pour les opérations de dégivrage/ d'antigivrage au sol des avions » ;
- ISO 11075* Fluides ISO de type I;
- ISO 11076* Méthodes de dégivrage/d'antigivrage des aéronefs au moyen de fluides ;
- ISO 11077* Véhicules autonomes de dégivrage et d'antigivrage - Exigences pour le fonctionnement ;
- ISO 11078* Fluides ISO de type II;
- AEA** «Recommendations for De-icing/Anti-icing of aircraft on the ground»;
- SAE*** AMS 1424 Type I fluids;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- SAE*** AMS 1428 Dealing with anti-icing fluids;
- SAE*** ARP 4737 Aircraft de-icing / anti-icing methods with anti-icing fluids;
- SAE*** ARP 5149 Training for de/anti-icing of aircraft on the ground;

- * Le cycle de révision étant long les documents ISO peuvent ne pas refléter les standards les plus récents ;
- ** AEA: Association of European Airlines.
- *** SAE: Society of Automotive Engineers (USA).

(b) Terminologie

Les termes utilisés dans la présente norme ont la signification suivante :

- (1) **Antigivrage** - Procédure préventive fournissant une protection contre la formation de givre ou de glace et l'accumulation de neige sur les surfaces de l'aéronef traitées pour une période limitée (temps de protection).
- (2) **Fluide d'antigivrage** - un fluide d'antigivrage peut être l'un de ceux-ci :
 - (i) fluide de type I;
 - (ii) mélange d'eau et de fluide de type I ;
 - (iii) fluide de type II ;
 - (iv) mélange d'eau et de fluide de type II ;
 - (v) fluide de type IV ;
 - (vi) mélange d'eau et de fluide de type IV.

Un fluide d'antigivrage est normalement appliqué non chauffé sur les surfaces non contaminées de l'aéronef.
- (3) **Glace transparente** - couche de glace claire et lisse mais avec quelques bulles d'air. Elle se forme sur des objets exposés à des températures en dessous ou très légèrement au-dessus de la température de gel par la congélation de précipitation surfondue : bruine, gouttelettes ou gouttes.
- (4) **Conditions conduisant un aéronef à givrer au sol** - conditions givrantes, brouillard givrant, précipitations givrantes, givre, gelée blanche, pluie ou humidité importante (sur une aile imprégnée de froid), grésil, neige fondante, neige.
- (5) **Dégivrage** - Procédure par laquelle le givre, la glace, la neige ou la neige fondante est enlevée de l'aéronef afin de présenter des surfaces non contaminées.
- (6) **Fluide de dégivrage** - un fluide de dégivrage peut être l'un de ceux-ci :
 - (i) eau chaude ;
 - (ii) fluide de type I ;
 - (iii) mélange d'eau et de fluide de type I ;
 - (iv) fluide de type II ;
 - (v) mélange d'eau et de fluide de type II ;
 - (vi) fluide de type IV ;
 - (vii) mélange d'eau et de fluide de type IV.

Un fluide de dégivrage est habituellement appliqué chauffé avec une température d'au moins 60°C à la sortie de la buse afin d'assurer une efficacité maximum.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (7) **Dégivrage/antigivrage** - combinaison dans laquelle la procédure décrite au paragraphe (1) ci-dessus, la procédure décrite au paragraphe (5) ci-dessus peuvent être appliquées en une ou deux étapes. Un dégivrage en une étape signifie que le dégivrage et l'antigivrage sont effectués en même temps en utilisant un mélange de fluide d'antigivrage et d'eau. Un dégivrage en deux étapes signifie que le dégivrage et l'antigivrage sont effectués en deux étapes séparées. L'aéronef est d'abord dégivré avec de l'eau chaude seulement ou un mélange chauffé de fluide de dégivrage et d'eau. Après avoir effectué le dégivrage, une couche de mélange de fluide d'antigivrage et d'eau ou de fluide d'antigivrage seul est aspergée sur les surfaces de l'aéronef. La deuxième étape doit être effectuée avant que le fluide de la première étape ne regèle, généralement dans les trois minutes suivant la première étape et, si nécessaire, surface par surface.
- (8) **Conditions givrantes** - conditions dans lesquelles la température de l'air est inférieure à + 3°C et de l'humidité est visible, dans l'air sous différentes formes (par exemple du brouillard avec une visibilité inférieure à 1,5 km, de la pluie, de la neige, du grésil, ou des cristaux de glace) ou au sol par la présence d'eau en flaques, de neige fondante, de glace ou de neige.
- (9) **Bruine givrante** - précipitation pratiquement uniforme, composée exclusivement de fines gouttes (de diamètre inférieur à 0.5 mm) très serrées et qui gèlent à l'impact sur le sol ou avec tout objet exposé.
- (10) **Brouillard givrant** - Suspension de nombreuses minuscules gouttelettes d'eau qui gèlent au contact du sol ou de tout autre objet exposé en formant une pellicule de glace blanche ou translucide. Cette suspension réduit généralement la visibilité au sol à moins de 1 km.
- (11) **Précipitation givrante** - correspond à la pluie givrante ou à la bruine givrante.
- (12) **Givre/gelée blanche** - dépôt cristallin qui se forme, par sublimation directe à partir de vapeur d'eau, sur le sol ou tout autre objet exposé dont la température est inférieure à 0°C.
- (13) **Temps de protection** - temps estimé pendant lequel un fluide d'antigivrage empêchera la formation de givre ou de glace et l'accumulation de neige sur les surfaces protégées d'un aéronef au sol.
- (14) **Pluie givrante légère** - précipitation de particules d'eau liquide qui gèlent à l'impact avec les objets exposés et se présentent sous la forme de gouttes de pluie de plus de 0.5 mm ou de plus petites gouttes. Par différence avec la bruine ces gouttes sont distantes. L'intensité de précipitation mesurée est inférieure ou égale à 2.5 mm/heure sans dépasser 2.5 mm en 6 minutes.
- (15) **Contrôle avant le décollage** - ce contrôle assure que les surfaces représentatives de l'aéronef sont exemptes de glace, neige, neige fondante ou givre préalablement au décollage. Ce contrôle devrait être effectué aussi près que possible du décollage et est normalement effectué de l'intérieur de l'aéronef en contrôlant visuellement les ailes ou les autres surfaces critiques selon les indications du constructeur.
- (16) **Pluie à la forte humidité (sur une aile imprégnée de froid)** - eau se transformant en glace ou en givre à la surface d'une aile quand la température de la surface de l'aile de l'aéronef est égale ou inférieure à 0°C.
- (17) **Grésil**- précipitation de neige et d'eau mêlées.
Pour les opérations sous le grésil léger, traité comme pour la pluie givrante légère.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (18) **Neige fondante** - neige ou glace transformée par la pluie, une température douce et ou un traitement chimique en un mélange mou imprégné d'eau.
- (19) **Neige** - précipitation de cristaux de glace, la plupart étant avec des branches, en forme d'étoile ou mixtes avec des cristaux sans branches. A une température supérieure à – 5°C, les cristaux sont généralement agglomérés en flocons.

(c) Fluides

- (1) A cause de ses propriétés, un fluide de type I forme un fin film mouillant de liquide sur les surfaces sur lesquelles il est appliqué, ce qui donne un temps de protection limité en fonction des conditions météorologiques présentés. Avec les fluides de type I, l'augmentation de la concentration de fluide dans un mélange fluide/eau ne permet pas d'accroître le temps de protection.
- (2) Un fluide de type II ou IV contient un épaississeur qui permet au fluide de former un épais film mouillant de liquide sur les surfaces sur lesquelles il est appliqué. Généralement, ce fluide offre un temps de protection supérieur à celui du fluide de type I dans des conditions similaires. Le temps de protection peut être augmenté, en augmentant la concentration de fluide dans un mélange fluide/eau, jusqu'au temps maximum de protection disponible avec du fluide non dilué.
- (3) Un fluide de type III est un fluide de type II ou IV dilué de façon à répondre aux tests de performances aérodynamiques des aéronefs de la gamme commuter.

(d) Communication

- (1) Avant le traitement

Lors d'un traitement effectué avec l'équipage de conduite à bord, celui-ci doit vérifier que les spécificités du type d'aéronef pour l'application des procédures sont connues de l'équipe au sol. Sinon il devrait fournir à celle-ci la documentation nécessaire, par exemple au moyen d'un schéma plastifié de l'aéronef. Avant le début du traitement, la configuration appropriée de l'aéronef devrait être vérifiée et confirmée à l'équipe au sol.

- (2) Codes de dégivrage/d'antigivrage

- (i) Les procédures de l'exploitant comportent un code de dégivrage/d'antigivrage indiquant le traitement que l'aéronef a reçu. Ce code donne à l'équipage de conduite les détails essentiels nécessaires pour évaluer le temps de protection (voir paragraphe (e) ci-dessous) et s'assurer que l'aéronef est propre.
- (ii) Les procédures de libération de l'aéronef après le traitement doivent donc prévoir d'informer le commandant de bord :
- du code de dégivrage/d'antigivrage ; et
 - de la date/heure à laquelle a commencé la dernière application de fluide d'antigivrage.
- (iii) Codes à utiliser (exemples) :
- type I a [date/heure] - à utiliser si le dégivrage / l'antigivrage a été effectué avec un fluide de type I ;
 - type 11/100 a [date/heure] - à utiliser si le dégivrage / l'antigivrage a été effectué avec un fluide de type II non dilué ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- type 11/75 a [date/heure] - à utiliser si le dégivrage / l'antigivrage a été effectué avec un mélange de 75 % de fluide de type II et 25 % d'eau ;
- type 11/50 a [date/heure] - à utiliser si le dégivrage / l'antigivrage a été effectué avec un mélange de 50 % de fluide de type II et 50 % d'eau ;
- type IV/50 a [date/heure] - à utiliser si le dégivrage / l'antigivrage a été effectué avec un mélange de 50 % de fluide de type IV et 50 % d'eau ;

(3) Avant le roulage

La fin annoncée du traitement permet le retour à une configuration de l'aéronef appropriée pour le roulage ; l'équipage ne doit commencer celui-ci qu'après avoir reçu l'assurance que les personnels de l'équipe au sol sont à l'abri de ce mouvement.

(e) Temps de protection

- (1) La protection est obtenue par une couche de fluide d'antigivrage se maintenant sur les surfaces de l'aéronef et les protégeant pour une durée donnée. Avec une procédure de dégivrage/d'antigivrage en une étape, le temps de protection commence au début du dégivrage/de l'antigivrage. Avec une procédure en deux étapes, le temps de protection commence au début de la deuxième étape (antigivrage).
- (2) Le temps de protection sera en fait terminé :
 - (i) au début de la course au décollage ;
 - (ii) si des dépôts gelés commencent à se former ou s'accumulent sur une surface de l'aéronef.
- (3) Le temps de protection peut varier en fonction de l'influence de facteurs autres que ceux spécifiés dans les tables de temps de protection. Ces autres facteurs peuvent être :
 - (i) les conditions atmosphériques (par exemple le type exact et le taux de précipitation, la vitesse du vent, l'humidité relative et les radiations solaires) ;
 - (ii) ainsi que l'aéronef et son environnement (l'angle d'inclinaison des composants de l'aéronef, les contours et rugosités des surfaces, l'application de procédures à côté d'autres aéronefs (souffle réacteur et hélice), et la présence de structures et d'équipements sol).
- (4) La présentation des temps de protection dans les tables ne signifie pas que le vol est sûr dans toutes les conditions météorologiques qui leurs sont associées, même si le temps de protection spécifié n'a pas été dépassé. Certaines conditions météorologiques, telles que la bruine givrante ou la pluie givrante, peuvent ne pas être prises en compte dans les conditions (l'enveloppe) de certification de l'aéronef.
- (5) l'exploitant publie dans le Manuel d'exploitation les tables de temps de protection à utiliser. Cependant, il faut noter que les temps de protection ne doivent être considérés que comme des guides.

(f) Procédures à appliquer

- (1) les procédures d'un exploitant assurent que :
 - (i) les surfaces de l'aéronef sont dégivrées avant le décollage lorsqu'elles sont contaminées par de la glace, du givre, de la neige fondante ou de la neige ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (ii) il est tenu compte de la différence entre la température de la surface de l'aile et la température de l'air ambiant car cela peut affecter :
- la nécessité de procéder au dégivrage ou à l'antigivrage de l'aéronef,
 - ainsi que les performances des fluides de dégivrage /d'antigivrage.
- (iii) lorsqu'il y a des précipitations givrantes et que les précipitations risquent d'adhérer aux surfaces au moment du décollage, les surfaces de l'aéronef sont anti givrée. Si le dégivrage et l'antigivrage sont tous deux requis, la procédure est effectuée en une ou deux étapes selon les conditions météorologiques, l'équipement disponible, les fluides disponibles et le temps de protection recherché.
- Lorsque le dégivrage et l'antigivrage sont effectués en une seule étape, l'ensemble des points et zones de l'aéronef à traiter spécifiquement lors d'un dégivrage sont effectivement traités. Si des contrôles propres à des points où des zones de l'aéronef sont nécessaires consécutivement à un dégivrage, ils sont conservés dans cette procédure en une étape ;
- (iv) lorsqu'un temps de protection plus long est nécessaire ou recherche, l'utilisation d'un fluide de type II, III ou IV est envisagée ;
- (v) toutes les restrictions relatives aux températures (de l'air et du fluide) ainsi qu'à la pression d'application émises par le fabricant du fluide sont respectées ;
- (vi) en conditions givrantes ou après un dégivrage / antigivrage, un aéronef n'est pas libéré pour le départ sans avoir eu un contrôle final par un personnel qualifié. Cette inspection couvre visuellement toutes les parties critiques de l'aéronef et est effectuée à partir d'endroits présentant une visibilité suffisante de ces parties (par exemple à partir du véhicule ou portique de dégivrage même ou d'un autre d'équipement surélevé).
- (vii) Il est nécessaire d'avoir un accès direct pour vérifier physiquement (en touchant par exemple) qu'il n'y a aucune glace transparente sur les surfaces suspectées ;
- (viii) le CRM (compte rendu matériel) est renseigné comme requis y compris pour toute procédure interrompue ou inefficace.
- (ix) lorsque des précipitations givrantes, de pluie givrante légère par exemple, sont en cours, un contrôle est effectué avant le décollage par du personnel entraîné et qualifié, juste avant que l'aéronef ne pénètre sur la piste en service ou commence le décollage, de façon à confirmer qu'il est exempt de contamination ;
- (x) lorsque le moindre doute existe quant à l'effet négatif que pourrait avoir tout dépôt sur les performances ou la manœuvrabilité de l'aéronef, le commandant de bord ne commence pas le décollage.

(g) Considérations spéciales

- (1) l'utilisation des fluides de dégivrage/d'antigivrage se fait en accord avec la documentation du constructeur de l'aéronef. Lors de l'usage de fluides épaissis il faudrait particulièrement s'assurer de leur capacité d'évacuation lors du décollage.
- (2) l'exploitant se conforme à toute exigence opérationnelle telle qu'une diminution de la masse avion ou une augmentation de la vitesse de décollage lesquelles peuvent être associées à une application de fluide pour certains types d'aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (3) l'exploitant tient compte de toute procédure de manœuvre (effort au manche, vitesse de rotation, taux de rotation, vitesse de décollage, attitude avion, etc.) écrite par le constructeur pour être associée à l'application d'un fluide.
- (4) les limitations ou procédures de manœuvre issues de l'application du paragraphe (2) et du (3) ci-dessus font partie du briefing précédant le décollage.

(h) Exigences de formation

- (1) L'exploitant doit mettre en place un programme approprié de formation au dégivrage / à l'antigivrage pour l'équipage de conduite et ceux de ses personnels sols impliqués dans le dégivrage / l'antigivrage.
- (2) Le programme de formation au dégivrage / à l'antigivrage comprend une formation supplémentaire en cas d'introduction :
 - (i) d'une nouvelle procédure ;
 - (ii) d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement ;
 - (iii) et d'un nouveau type d'aéronef.

(i) Sous-traitance

- (1) L'exploitant prend toutes les mesures raisonnablement possibles pour s'assurer, en cas de sous-traitance du dégivrage/de l'antigivrage, que le sous-traitant est compétent pour exécuter cette tâche.
- (2) L'exploitant notifie les fluides (type, modèle) répondant aux normes qu'il accepte ou exige sur les aéronefs dont la responsabilité lui incombe ainsi que les spécificités de chaque type d'aéronef (points et zones à traiter absolument, points et zones ne devant pas recevoir de fluide, points de contrôles spécifiques après l'application d'un fluide).

6. VOL EN CONDITIONS GIVRANTES PRÉVUES OU RÉELLES

- (a) Les procédures établies par l'exploitant tiennent compte de la conception, de l'équipement ou de la configuration de l'aéronef et aussi de la formation requise. Pour ces raisons, des types différents d'aéronefs exploités par la même compagnie nécessitent le développement de procédures différentes. Dans tous les cas, les limitations pertinentes sont celles définies dans le Manuel de Vol (AFM) et dans les autres documents produits par le constructeur.
- (b) En ce qui concerne les inscriptions au Manuel d'exploitation, les instructions pour les procédures à appliquer au vol en conditions givrantes sont référenciés dans la NMO 9.3.1.2 (Manuel d'exploitation) - (Manuel d'exploitation - Teneur) section 4.2.1 - Généralités - Paragraphe 4.2.1.15.
- (c) Contenu technique des procédures. L'exploitant doit s'assurer que les procédures tiennent compte de ce qui suit :
 - (1) RACD 07-partie 1 : Équipements pour le vol en conditions givrantes ;
 - (2) l'équipement et les instruments qui doivent être en service pour le vol en conditions givrantes ;
 - (3) les limitations liées au vol en conditions givrantes pour chaque phase de vol. Ces limitations sont imposées par l'équipement de dégivrage/antigivrage de l'aéronef ou par les corrections de performance nécessaires qui doivent être appliquées

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (4) les critères que l'équipage de conduite doit utiliser pour estimer l'effet du givrage sur les performances et/ou la manœuvrabilité de l'aéronef ;
- (5) les moyens par lesquels l'équipage de conduite détecte, par des indices visuels ou l'utilisation du Système de détection de givre de l'aéronef, que l'aéronef entre dans des conditions givrantes et ;
- (6) la conduite à suivre par l'équipage de conduite dans une situation qui se détériore (cette détérioration pouvant se développer rapidement) et d'où résulte un effet défavorable sur les performances et ou la manœuvrabilité de l'aéronef, cette situation pouvant être due soit :
 - (i) l'incapacité de l'équipement de dégivrage/antigivrage pour faire face à une accumulation de givre, et /ou
 - (ii) à l'accumulation de givre sur des zones non protégées.
- (d) Formation pour la mise en service (dispatch) et le vol en conditions givrantes prévues ou réelles.

Le contenu du Manuel d'exploitation, partie D, reflète la formation, aussi bien le stage d'adaptation que la formation périodique, que l'équipage de conduite, l'équipage de cabine et tous les autres personnels opérationnels concernés doivent suivre afin de se conformer aux procédures pour la mise en ligne (dispatch) et le vol en conditions givrantes.

- (1) Pour l'équipage de conduite, la formation inclut :
 - (i) des instructions sur la manière de reconnaître, à partir des observations ou prévisions météorologiques disponibles avant ou pendant le vol, les risques de rencontrer des conditions givrantes le long de la route prévue et la manière de modifier, comme nécessaire, le départ et les routes ou profils de vol.
 - (ii) des instructions sur les limitations ou marges de performances et opérationnelles ;
 - (iii) l'utilisation des systèmes embarqués de détection du givre, de dégivrage et d'antigivrage en exploitation normale et anormale ; et
 - (iv) des instructions sur les différentes formes et intensités d'accumulation de givre et sur l'action qui doit être prise en conséquence.
- (2) Pour l'équipage de cabine, la formation inclut :
 - (i) la connaissance des conditions susceptibles de produire la contamination des surfaces de l'aéronef ; et
 - (ii) la nécessité d'informer l'équipage de conduite d'une accumulation significative de givre.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.3.13-B SOURCES DE BULLETINS MÉTÉOROLOGIQUES

1. OBJET

La présente norme contient des exigences supplémentaires en matière de sources de bulletins météorologiques acceptables pour la planification des vols et le contrôle des mouvements en exploitation de transport aérien public.

2. APPLICABILITÉ

La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour les vols de transport aérien public conformément à la section 8.5.3.13 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

3.1 SOURCES ACCEPTÉES POUR L'EXPLOITATION

- (a) L'Autorité agréée et considère les sources de bulletins météorologiques suivantes satisfaisantes pour la programmation des vols ou le contrôle des mouvements de vols :
- (1) organisme prestataire de la météorologie nationale de la République Démocratique du Congo ;
 - (2) stations automatiques d'observation en surface de la République Démocratique du Congo - Certains systèmes automatiques ne peuvent communiquer tous les éléments exigés pour un bulletin complet météorologique d'aviation en surface.
 - (3) stations supplémentaires de bulletins météorologiques d'aviation sous la direction de la République Démocratique du Congo ;
 - (4) observations prises par les tours de contrôle de trafic aéroportuaire ;
 - (5) observatoires météorologiques sous contrat avec la République Démocratique du Congo ;
 - (6) tout service météorologique en activité sous le contrôle d'un état étranger ayant souscrit aux normes et pratiques des conventions de l'OACI - Ces services météorologiques sont normalement listés sur les tables météorologiques figurant sur les Plans Régionaux de Navigation Aérienne de l'OACI.
 - (7) toute source de bulletin météorologique militaire agréée par l'Autorité- L'utilisation de sources militaires est limitée au contrôle des opérations de vols utilisant des aéroports militaires comme aéroports de départ, destination, dégagement ou déroutement.
 - (8) les bulletins à quasi temps réel tels que les compte rendus pilotes, bulletins radars, fiches synthèses radars et bulletins d'imagerie satellite faits par les sources météorologiques commerciales ou autres sources spécifiquement agréées par l'Autorité.
 - (9) un système de bulletin météorologique mis en œuvre et maintenu par l'exploitant et agréé par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO: 8.5.3.22 SYSTÈME DE CONTRÔLE DES DONNÉES DE MASSE ET CENTRAGE

1. TERMINOLOGIE

- (a) **Masse à vide en ordre d'exploitation ou masse de base** - La masse totale de l'avion prêt pour un type spécifique d'exploitation, ne comprenant pas le carburant utilisable ni la charge marchande. Cette masse inclut des éléments tels que :
1. équipage et bagages de l'équipage ;
 2. commissariat et équipements amovibles du service passager ;
 3. eau potable et produits chimiques pour toilettes.
- (b) **Masse maximale sans carburant** – La masse maximale admissible de l'avion sans carburant utilisable. La masse du carburant contenu dans certains réservoirs particuliers doit être incluse dans la masse sans carburant lorsque cela est explicitement mentionné dans les limitations du manuel de vol.
- (c) **Masse maximale de structure à l'atterrissage** - La masse maximale totale de l'avion autorisée à l'atterrissage en conditions normales.
- (d) **Masse maximale de structure au décollage** - La masse maximale totale de l'avion autorisée au début du roulement au décollage.
- (e) **Classification des passagers.**
1. Les adultes, les hommes et les femmes sont définis comme des personnes de 12 ans ou plus.
 2. Les enfants sont définis comme des personnes de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.
 3. Les bébés sont définis comme des personnes de moins de 2 ans.
- (f) **Charge marchande** - La masse totale des passagers, bagages et fret, y compris toute charge non commerciale.

2. CHARGEMENT, MASSE ET CENTRAGE

L'exploitant spécifie dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du RACD 08 – partie 1, 8.5.2.22. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitation prévus.

3. MASSE DE L'ÉQUIPAGE

- (a) L'exploitant utilise les valeurs suivantes afin de déterminer la masse de base :
- (1) les masses réelles, comprenant tous les bagages, de l'équipage ;
 - (2) ou des masses forfaitaires avec bagages à main, de 85 kg pour les membres d'équipage de conduite et de 75 kg pour les membres d'équipage de cabine ;
 - (3) ou d'autres masses forfaitaires considérées comme acceptables par l'Autorité.
- (b) L'exploitant corrige la masse de base afin de prendre en compte tout bagage supplémentaire. La position des bagages supplémentaires doit être prise en compte dans l'établissement du centrage de l'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

4. MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

- (a) L'exploitant détermine la masse de la charge transportée conformément aux valeurs de masse ci-après et aux tableaux pour les passagers et les bagages applicable dans la configuration en sièges passagers de l'aéronef.
- (b) L'exploitant calcule la masse des passagers et des bagages enregistrés, soit sur la base de la masse réelle constatée par pesée de chaque passager et de chaque bagage, soit sur la base des valeurs forfaitaires des masses spécifiées dans les tableaux 1 à 3 ci-dessous, sauf lorsque le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à 10. Dans ce cas, la masse des passagers peut être établie par une déclaration verbale de chaque passager et en ajoutant une constante prédéterminée tenant compte des bagages à main et des vêtements. La procédure spécifiant dans quelles conditions sont choisies les masses réelles ou les masses forfaitaires et la procédure devant être suivie en cas de déclaration verbale est incluse dans le manuel d'exploitation.
- (c) Si les masses réelles sont déterminées par pesée, l'exploitant doit s'assurer que les effets personnels et les bagages à main sont inclus. Une telle pesée est conduite immédiatement avant l'embarquement et à un emplacement adjacent.
- (d) Si les masses des passagers sont déterminées sur la base des masses forfaitaires, les masses forfaitaires spécifiées dans les tableaux 1 et 2 ci-dessous sont utilisées. Les masses forfaitaires comprennent la masse des bagages à main et la masse des bébés de moins de 2 ans portés par un adulte sur un même siège passager. Les bébés occupant une place entière sont considérés comme des enfants dans le cadre de ce paragraphe.
- (e) Valeurs de Masse pour les passagers – 20 sièges ou plus
- (1) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un avion est de 20 ou plus, les masses forfaitaires hommes et femmes du tableau 1 s'appliquent. Comme option, dans le cas où le nombre total de sièges passagers est supérieur ou égal à 30, les masses « Tous adultes » sans distinction de sexe du tableau 1 sont applicables.
- (2) Dans le tableau 1, un charter vacances est un vol charter uniquement considéré comme faisant partie d'une formule voyage de vacances. Les valeurs de masse pour les charters vacances restent applicables tant que pas plus de 5% des sièges passagers installés dans l'avion sont utilisés pour le transport non commercial de certaines catégories de passagers.

Tableau 1

Sièges passagers	20 et plus		30 et plus
	Homme	Femme	Tous adultes
Tous vols sauf charters vacances	88 kg	70 kg	84 kg
Charters vacances	83 kg	69 kg	76 kg
Enfants	35 kg	35 kg	35 kg

- (f) Valeurs de masse pour les passagers – 19 sièges ou moins
- (1) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un avion est de 19 ou moins, les masses forfaitaires du tableau 2 s'appliquent.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (2) Sur des vols pour lesquels aucun bagage à main n'est transporté à bord de la cabine ou pour lesquels les bagages à main sont pris en compte séparément, 6 kg peuvent être déduits des masses homme et femme ci-dessus. Des articles tels qu'un manteau, un parapluie, un petit sac à main ou un porte-monnaie, de la lecture ou un petit appareil photographique ne sont pas considérés comme des bagages à main dans le cadre de ce paragraphe.

Tableau 2

Sièges passagers	1 à 5	6 à 9	10 à 19
Homme	104 kg	96 kg	92 kg
Femme	86 kg	78 kg	74 kg
Enfants	35 kg	35 kg	35 kg

(g) Valeurs de Masse pour bagage

- (1) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un avion est de 20 ou plus, des valeurs forfaitaires de masse applicables à chaque bagage enregistré peuvent être adoptées par un exploitant après approbation de l'Autorité. Pour les avions de 19 sièges passagers ou moins, la masse réelle de chaque bagage enregistré déterminée par pesée doit être utilisée.
- (2) Au sens du tableau 3 :
- (i) vol domestique signifie un vol dont l'origine et la destination sont dans les limites des frontières de la République Démocratique du Congo ;
 - (ii) vols dans la région européenne signifie Vols, autre que les vols domestiques, dont l'origine et la destination sont dans les limites de la zone Europe ; et
 - (iii) vol intercontinental, autre que les vols dans la région européenne, signifie un vol avec origine et destination dans différents continents.

Tableau 3 20 ou plus de sièges passagers

Type de vol	Masse standard Bagages
Domestique	11 kg
Dans la région européenne	13 kg région
Intercontinental	15 kg
Autre	13 kg

- (h) Lorsqu'un exploitant souhaite faire usage des valeurs forfaitaires autres que celles contenues dans les tableaux 1 à 3 ci-dessus, Il le justifie en informant l'Autorité et obtenir son approbation en avance. Le détenteur de CTA soumet également pour approbation à l'Autorité un plan détaillé de relevé de pesée et applique la méthode d'analyses statistiques décrite en 5 (a)(2) Après vérification et approbation des résultats des relevés de pesée par l'Autorité, les masses forfaitaires révisées sont applicables seulement à l'exploitant détenteur de CTA. Les masses forfaitaires révisées sont utilisées dans les circonstances compatibles avec celles sous lesquelles ces relevées ont été

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

conduites. Au cas où les masses standards révisées dépassent celles indiquées dans les tableaux 1-3, alors on fait usage des valeurs les plus élevées.

- (i) Sur tout vol identifié comme transportant un nombre significatif de passagers dont les masses, incluant la masse de leurs bagages à main, sont supposées dépasser les masses forfaitaires, l'exploitant détermine la masse réelle de ces passagers par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat.
- (j) Si des valeurs forfaitaires pour les bagages enregistrés sont utilisées et si un certain nombre de bagages passagers enregistrés est supposé dépasser la masse forfaitaire, un exploitant doit déterminer la masse réelle totale de ces bagages par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat
- (k) L'exploitant doit s'assurer que le pilote commandant de bord est informé lorsqu'une méthode non forfaitaire a été utilisée pour la détermination des masses du chargement et que cette méthode est déclarée dans la documentation de masse et centrage.

5. MASSE ET CENTRAGE – GÉNÉRALITÉS

(a) Détermination de la masse de base d'un avion

(1) Pesée d'un avion

- (i) Les avions neufs sont normalement pesés en usine et peuvent être mis en service sans qu'une nouvelle pesée soit nécessaire si toutefois les relevés de masse et centrage sont corrigés en fonction des altérations ou modifications apportées à l'avion. Les avions provenant d'un autre exploitant avec un programme de contrôle de masse et centrage approuvé n'ont pas besoin d'être repesés avant d'être utilisés par leur nouvel exploitant, à moins que plus de 4 années ne se soient écoulées depuis la dernière pesée.
- (ii) Les masses et centrage individuels de chaque avion doivent être re établis régulièrement. L'intervalle maximal entre deux pesées doit être défini par l'exploitant et doit être conforme aux exigences du RACD 08 partie 1, 8.2.1.9. En outre, les masse et centrage de chaque avion doivent être établis une nouvelle fois par :
 - (A) pesée ;
 - (B) ou calcul, si un exploitant est en mesure de justifier la validité de la méthode de calcul choisie, dès lors que le cumul des modifications de la masse de base dépasse $\pm 0,5$ % de la masse maximale à l'atterrissage ou que le cumul des modifications de la position du centre de gravité dépasse 0,5 % de la corde aérodynamique moyenne.

(2) Masse et centrage forfaitaires de flotte

- (i) Pour une flotte d'avions de même modèle et de même configuration, une masse de base et un centrage moyen peuvent être utilisés comme masse et centrage forfaitaires de flotte, à condition que les masses de base et centrages individuels restent dans les limites établies au paragraphe (ii) ci-dessous. De plus, les critères spécifiés dans les paragraphes (iii), (iv) et (a)(3) ci-dessous sont applicables.
- (ii) Tolérances
 - (A) Si la masse de base, obtenue à l'issue d'une pesée ou par calcul, d'un avion quelconque de la flotte varie d'une valeur supérieure à $\pm 0,5\%$ de la masse

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

maximale de structure à l'atterrissage, par rapport à la masse de base forfaitaire de flotte établie ou si le centrage varie d'une valeur supérieure à $\pm 0,5\%$ de la corde aérodynamique moyenne, par rapport au centrage forfaitaire de flotte, l'avion concerné doit être considéré comme ne faisant plus partie de la flotte. Des flottes distinctes peuvent être constituées, chacune avec des masses moyennes de flotte différentes.

- (B) Dans les cas où la masse de l'avion se trouve dans la fourchette de tolérance de la masse de base, mais que la variation de son centrage est supérieure à la marge de tolérance permise, l'avion peut continuer à être exploité dans le cadre de la masse de base forfaitaire de flotte applicable, mais avec un centrage individuel.
 - (C) Dans le cas où un avion individuel a, en comparaison avec les autres avions de la flotte, une différence physique pouvant être prise en compte de manière précise (par exemple un galley ou une configuration de sièges), et qui entraîne un dépassement de la fourchette de tolérance des valeurs de flotte, cet avion peut être maintenu comme faisant partie de la flotte, à condition que les corrections appropriées soient appliquées à sa masse et à son centrage.
 - (D) Les avions pour lesquels aucune corde aérodynamique moyenne n'a été publiée sont exploités sur la base de leurs valeurs de masse et centrage individuels, ou font l'objet d'un examen et d'une approbation particuliers.
- (iii) Utilisation des valeurs forfaitaires de flotte
- (A) Après la pesée d'un avion, ou si un changement intervient dans l'équipement ou la configuration d'un avion, un exploitant doit vérifier que son avion entre dans la fourchette de tolérances spécifiée au paragraphe (2) (ii) ci-dessus.
 - (B) Les avions n'ayant pas fait l'objet d'une pesée depuis la dernière évaluation de la masse forfaitaire de flotte peuvent être maintenus dans une flotte exploitée avec des valeurs forfaitaires de flotte, à condition que les valeurs individuelles soient révisées par calcul et soient comprises dans la fourchette de tolérance définie au paragraphe (2) (ii). Si ces valeurs individuelles sortent des tolérances permises, un exploitant doit soit déterminer de nouvelles valeurs forfaitaires de flotte satisfaisant aux exigences stipulées aux paragraphes (2) (i) et (2) (ii) ci-dessus, soit exploiter les avions hors tolérances avec leurs valeurs individuelles.
 - (C) Pour ajouter un avion à une flotte exploitée sur la base de valeurs forfaitaires de flotte, Un exploitant doit vérifier par pesée ou calcul que ses valeurs réelles entrent dans les limites des tolérances spécifiées au paragraphe (2) (ii) ci-dessus.
- (iv) Afin de satisfaire aux exigences du paragraphe (2) (i) ci-dessus, les valeurs forfaitaires de flotte doivent être mises à jour au moins à la fin de chaque évaluation des masses forfaitaires de flotte.
- (3) Nombre d'avions à peser pour l'obtention de valeurs forfaitaires de flotte
- (i) Soit « n » le nombre d'avions au sein de la flotte exploitée sur la base de valeurs forfaitaires de flotte ; un exploitant doit peser au moins, dans la période comprise entre deux évaluations de masse forfaitaire de flotte, un certain nombre d'avions défini dans le tableau ci-dessous.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

Nombre d'avions de la flotte	Nombre minimal de pesées
2 ou 3	n
4 à 9	$\frac{n+3}{2}$
10 ou plus	$\frac{n+51}{10}$

- (ii) Lors du choix des avions à peser, les avions de la flotte qui n'ont pas été pesés pendant la période la plus longue devraient être sélectionnés.
- (iii) L'intervalle entre 2 évaluations de masses forfaitaires de flotte ne doit pas excéder 48 mois.

(4) Procédure de pesée

- (i) La pesée doit être effectuée soit par le constructeur, soit par un organisme d'entretien agréé.
- (ii) Des précautions usuelles doivent être prises, cohérentes avec des pratiques correctes, telles que :
 - (A) contrôler que l'avion et son équipement sont complets ;
 - (B) s'assurer que les fluides ont été pris en compte ;
 - (C) s'assurer que l'avion est propre ;
 - (D) et s'assurer que la pesée est effectuée dans un hangar fermé.
- (iii) Tout équipement utilisé pour la pesée doit être correctement étalonné et remis à zéro et utilisé en conformité avec les instructions de son constructeur. Chaque balance doit avoir été étalonnée, soit par le constructeur, soit par le service national des poids et mesures ou un organisme habilité à cet effet, dans les 2 dernières années précédant la pesée ou dans une période définie par le constructeur de l'équipement de pesée, la période la plus courte devant être retenue. L'équipement de pesée doit permettre d'établir la masse de l'avion précisément.

(b) Masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande -

En plus des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés, un exploitant peut soumettre à l'approbation de l'Autorité des masses forfaitaires pour les autres éléments du chargement.

(c) Chargement de l'avion

- (1) Un exploitant doit s'assurer que le chargement de ses avions est effectué sous la surveillance d'un personnel qualifié.
- (2) Un exploitant doit s'assurer que le chargement du fret est cohérent avec les données utilisées pour le calcul des masses et centrage de l'avion.
- (3) Un exploitant doit se conformer aux limitations de structure supplémentaires telles que la résistance du plancher, la charge maximale par mètre linéaire, la masse maximale par compartiment cargo et les limitations maximales de places assises.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(d) Limites de centrage

1. Enveloppe opérationnelle de centrage

A moins que les sièges ne soient attribués et que l'effet du nombre de passagers par rangée de sièges, du fret dans les compartiments de fret individuels et du carburant dans les réservoirs individuels ne soient pris en compte précisément dans le calcul du centrage, des marges opérationnelles doivent être appliquées à l'enveloppe de centrage certifiée. Lors de la détermination des marges de centrage, la possibilité d'écarts par rapport à la répartition de charge prévue doit être considérée. S'il n'y a pas allocation des sièges passagers, un exploitant doit introduire des procédures afin de s'assurer qu'une action corrective est prise par l'équipage de conduite ou de cabine au cas où le choix des sièges serait extrême longitudinalement.

Les marges de centrage et les procédures opérationnelles associées, y compris les hypothèses en matière de répartition des passagers, doivent être acceptables par l'Autorité.

2. Centrage en vol.

En complément au paragraphe (d) (1) ci-dessus, un exploitant doit démontrer que les procédures prennent totalement en compte les variations extrêmes de centrage en vol du fait des mouvements des passagers et de l'équipage et de la consommation et du transfert de carburant.

6. PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT DE VALEURS FORFAITAIRES RÉVISÉES DE MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

(a) Passagers

1. **Méthode d'échantillonnage de masse.** La masse moyenne des passagers et de leurs bagages à main doit être déterminée par pesée, sur la base d'échantillons aléatoires. La sélection d'échantillons aléatoires doit, par nature et par extension, être représentative du volume de passagers, en considérant le type d'exploitation, la fréquence des vols sur les différentes routes, les vols aller et retour, la saison en cours et la capacité en sièges de l'avion.
2. **Taille de l'échantillon.** Le plan de campagne de pesée doit couvrir la pesée d'au moins le plus élevé de :
 - (i) le nombre de passagers calculé à partir d'un échantillon pilote, sur la base de procédures statistiques normales et compte tenu d'un intervalle de confiance (précision) de 1 % pour les masses moyennes adultes et de 2 % pour les masses moyennes hommes et femmes séparés.
 - (ii) et :
 - (A) pour les avions d'une capacité égale ou supérieure à 40 sièges passagers, un total de 2.000 passagers ;
 - (B) ou pour les avions d'une capacité inférieure à 40 sièges passagers, un nombre égal à 50 fois le nombre de sièges passagers.
3. **Masses des passagers.** La masse des passagers doit comprendre la masse de leurs effets personnels transportés lors de l'embarquement à bord de l'avion. Lors de la sélection des échantillons aléatoires de masses passagers, les bébés doivent être pesés avec l'adulte accompagnateur.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

4. **Lieu de la pesée.** Le lieu de pesée des passagers doit être choisi aussi près que possible de l'avion, en un point où la masse du passager ne risque pas de changer du fait de l'abandon ou de l'acquisition d'effets personnels avant l'embarquement.
5. **Balance.** La balance devant être utilisée pour la pesée des passagers doit avoir une capacité d'au moins 150 kg. Elle doit être graduée au minimum de 500 g en 500 g. La balance doit être précise à 0,5 % ou 200 grammes près (le plus grand des deux).
6. **Relevés des valeurs de masse.** La masse des passagers, la catégorie des passagers correspondant (homme, femme, enfant) et le numéro de vol doivent être relevés pour chaque vol.

(b) Bagages enregistrés

La procédure statistique de détermination des masses forfaitaires des bagages basés sur la moyenne des masses de bagage de l'échantillon minimum requis est basiquement la même que celle concernant les passagers et décrite au paragraphe (a)(1). Pour les bagages, l'intervalle de confiance (précision) s'élève à 1%. Un minimum de 2.000 bagages enregistrés doit être pesé.

(c) Détermination des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés

1. Afin de s'assurer que l'utilisation des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés au lieu de l'utilisation des masses réelles déterminées par pesée n'affecte pas la sécurité au cours de l'exploitation, une analyse statistique doit être effectuée. Une telle analyse détermine entre autres paramètres la masse moyenne des passagers et des bagages.
2. Sur les avions de 20 sièges passagers et plus, ces moyennes s'appliquent comme valeurs forfaitaires de masses hommes et femmes.
3. Sur les avions de plus petite capacité, les incréments suivants doivent être ajoutés aux masses moyennes des passagers afin d'obtenir les valeurs forfaitaires des masses :

Nombre de sièges passagers	Incrément de masse nécessaire
1 à 5 inclus	16 kg
6 à 9 inclus	8 kg
10 à 19 inclus	4 kg

4. Comme option, des valeurs forfaitaires (moyennes) de masses "tous adultes" peuvent être appliqués aux avions de 30 sièges passagers et plus.
5. Les masses forfaitaires (moyennes) des bagages enregistrés sont applicables aux avions de 20 sièges passagers et plus.
6. Les exploitants peuvent soumettre à l'Autorité un plan détaillé de campagne de pesée pour approbation et, par conséquent, un écart par rapport à la valeur forfaitaire de masse, pourvu que celui-ci soit déterminé au moyen de la procédure décrite dans cet appendice. De tels écarts doivent être révisés à intervalles ne dépassant pas 5 ans.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

7. Les valeurs des masses forfaitaires tous adultes doivent être basées sur un ratio hommes/femmes de 80/20 pour tous les vols excepté les charters vacances pour lesquels un ratio de 50/50 est retenu. Si un exploitant souhaite obtenir l'autorisation d'utiliser un ratio différent sur des routes ou vols spécifiques, des données doivent être soumises à l'Autorité, montrant que le nouveau ratio hommes/femmes couvre au moins 84 % des ratios hommes/femmes réellement rencontrés sur un échantillon d'au moins 100 vols représentatifs.

Les masses moyennes trouvées doivent être arrondies au kilo près. Les masses des bagages enregistrés doivent être arrondis aux 500 g près.

7. DOCUMENTATION DE MASSE ET CENTRAGE

- (a) L'exploitant doit établir avant chaque vol une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et centrage de l'avion ne sont pas dépassées. Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document.

La personne chargée de superviser le chargement de l'avion doit confirmer par signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contre signature ou équivalent.

- (b) L'exploitant spécifie les procédures de modifications de dernière minute du chargement.
- (c) L'exploitant peut utiliser une alternative aux procédures des paragraphes (a) et (b) ci-dessus, sous réserve d'approbation par l'Autorité.
- (d) Contenu de la documentation de masse et centrage :
- (1) la documentation de masse et centrage doit contenir les informations suivantes :
 - (i) Immatriculation et type de l'avion ;
 - (ii) numéro de vol et date ;
 - (iii) identité du commandant de bord ;
 - (iv) identité de la personne qui a préparé le document ;
 - (v) masse de base et centrage correspondant de l'avion ;
 - (vi) masse du carburant au décollage et masse du carburant correspondant à la consommation d'étape ;
 - (vii) masse des produits consommables autres que le carburant ;
 - (viii) composition du chargement, comprenant passagers, bagages, fret et lest ;
 - (ix) masse au décollage, masse à l'atterrissage et masse sans carburant ;
 - (x) répartition du chargement ;
 - (xi) positions applicables du centre de gravité de l'avion, et ;
 - (xii) limites des valeurs de masse et de centrage.
 - (2) sous réserve de l'approbation de l'Autorité, un exploitant peut ne pas indiquer certaines de ces informations sur la documentation de masse et centrage.
- (e) Changement de dernière minute. Dans le cas d'un changement de dernière minute après établissement de la documentation de masse et centrage, ce changement doit être porté à la connaissance du commandant de bord et inscrit sur la documentation de masse et centrage. Les

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

modifications maximales tolérées en modification de dernière minute sur le nombre de passagers ou la charge admise en soute doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Si ce nombre est dépassé, une nouvelle documentation de masse et centrage doit être préparée.

- (f) **Systèmes informatisés** : Lorsque les données de masse et centrage sont générées par un système informatisé de masse et centrage, l'exploitant vérifie l'intégrité des données ainsi obtenues. Il établit un système permettant de vérifier que les modifications des données d'entrée sont intégrées sans erreur dans le système et que le système fonctionne correctement de manière continue en contrôlant les données de sortie du système à des intervalles ne dépassant pas 6 mois.
- (g) **Systèmes embarqués de masse et centrage** : L'approbation de l'Autorité doit être obtenue par un exploitant s'il souhaite utiliser un système informatique embarqué de masse et centrage comme source primaire.
- (h) **Système de transmission par liaison de données** : Lorsque les devis de masse et centrage sont transmis aux avions par un système de liaison de données, une copie de la documentation de masse et centrage finale telle qu'acceptée par le commandant de bord doit rester au sol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.7.1 ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'EXPLOITATION D'AVIONS À TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE, Y COMPRIS LES VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO).

1. INTRODUCTION

1.1 La présente NMO a pour objet de donner des orientations sur les dispositions générales du Chapitre 5, section 8.5.7.1, concernant les vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes de temps de vol jusqu'à un aéroport de décollage en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé. Ces orientations aident aussi les États à établir un seuil de temps et à approuver un temps de déroutement maximal pour un exploitant et un type d'avion particuliers. Les dispositions de la section 8.5.7.1 sont divisées en :

- (a) dispositions de base applicables à tous les avions qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route ;
- (b) dispositions applicables aux vols sur des routes où le seuil de temps est dépassé, jusqu'à un temps de déroutement maximal, approuvé par l'Autorité (Etat de l'exploitant), qui peut être différent pour chaque combinaison exploitant/type d'avion.

Note – Cette NMO contient aussi des indications sur les moyens de réaliser le niveau de sécurité nécessaire prévu.

1.2 Comme le seuil de temps, le temps de déroutement maximal correspond à une distance entre un point sur une route et un aéroport de décollage en route, pour laquelle l'Autorité (Etat de l'exploitant), accorde une approbation. Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal d'un exploitant, l'Autorité doit examiner non seulement la distance que l'avion peut franchir, compte tenu de toute limitation liée à son certificat de type, mais aussi de l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires.

1.3 Le texte qui suit est structuré de manière à présenter les éléments indicatifs qui concernent tous les vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route effectués par des avions à turbomachines (section 2), puis les éléments concernant les vols à temps de déroutement prolongé (section 3). La rubrique sur les EDTO est elle-même divisée en éléments sur les dispositions générales, éléments sur les dispositions applicables aux avions équipés de plus de deux moteurs (section 3.2) et éléments sur les dispositions concernant les avions bimoteurs. La rubrique concernant les avions équipés de deux moteurs et celle qui s'applique aux avions équipés de plus de deux moteurs sont structurées exactement de la même manière. Il y a lieu de noter que ces sections peuvent sembler similaires et donc répétitives, mais les exigences diffèrent selon le type d'avion. On se reporte aux sections 2 § 3.1 et 3.2 ou 3.3, selon que l'avion considéré est équipé de plus de deux moteurs ou de deux moteurs.

2. VOLS D'AVIONS À TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Toutes les dispositions relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route s'appliquent également aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO). La Figure C-1 est une représentation générique de l'intégration des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route et des vols EDTO.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2.1.2 Dans l'application des dispositions du sous chapitre 8.5.7, section 8.5.7.1, relatives aux avions à turbomachines, il y a lieu de comprendre que :

- par « procédures de contrôle d'exploitation », on entend l'exercice, par l'exploitant, de la responsabilité liée à l'entreprise, la poursuite et la cessation ou le déroutement d'un vol ;
- par « procédures de régulation des vols », on entend les modalités de contrôle et de supervision des vols.

Cette indication n'implique pas d'exigence particulière concernant des agents techniques d'exploitation titulaires de licence ou un système complet de suivi des vols ;

- par « procédures d'exploitation », on entend la spécification de l'organisation et des méthodes établies dans le ou les manuels pertinents pour l'exécution des procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ; elles doivent comprendre au moins une description des responsabilités liées à l'entreprise, la poursuite et la cessation ou le déroutement de chaque vol ainsi que de la méthode de contrôle et de supervision de l'exploitation aérienne ;
- par « programme de formation », on entend la formation des pilotes et des agents techniques d'exploitation en ce qui a trait aux vols visés par la présente NMO point 2 et les suivantes.

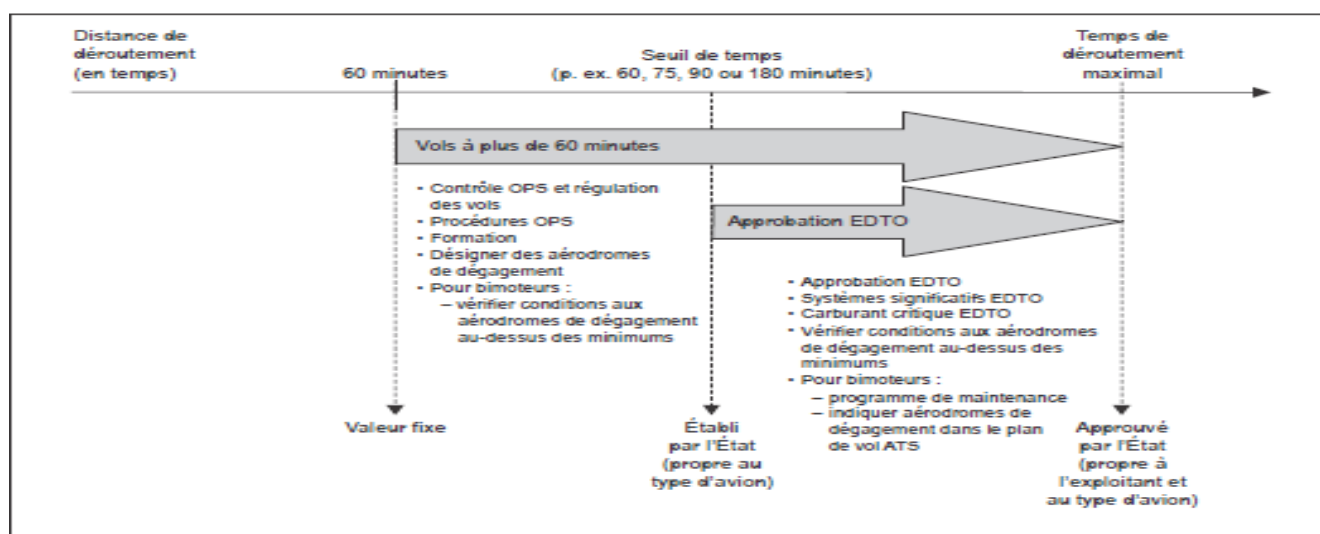


Figure C-1. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO

2.1.3 Il n'est pas obligatoire que les avions à turbomachines utilisés sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de décollage en route reçoivent une approbation supplémentaire particulière de L'Autorité, à moins qu'ils n'effectuent des vols à temps de déroutement prolongé.

2.2 CONDITIONS À UTILISER POUR CONVERTIR LES TEMPS DE DEROUTEMENT EN DISTANCES

2.2.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une « vitesse avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) approuvée » ou une « vitesse tous moteurs en fonctionnement (AEO) approuvée » est une vitesse quelconque qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion.

2.2.2 Détermination de la distance correspondant à 60 minutes — avions à deux turbomachines

2.2.2.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé à plus de 60 minutes d'un aérodrome de décollage en route, l'exploitant doit choisir une vitesse OEI approuvée. La distance est calculée du

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après une croisière de 60 minutes, en ISA et en air calme, comme l'illustre la Figure C-2. Pour le calcul des distances, on peut tenir compte de la descente progressive.

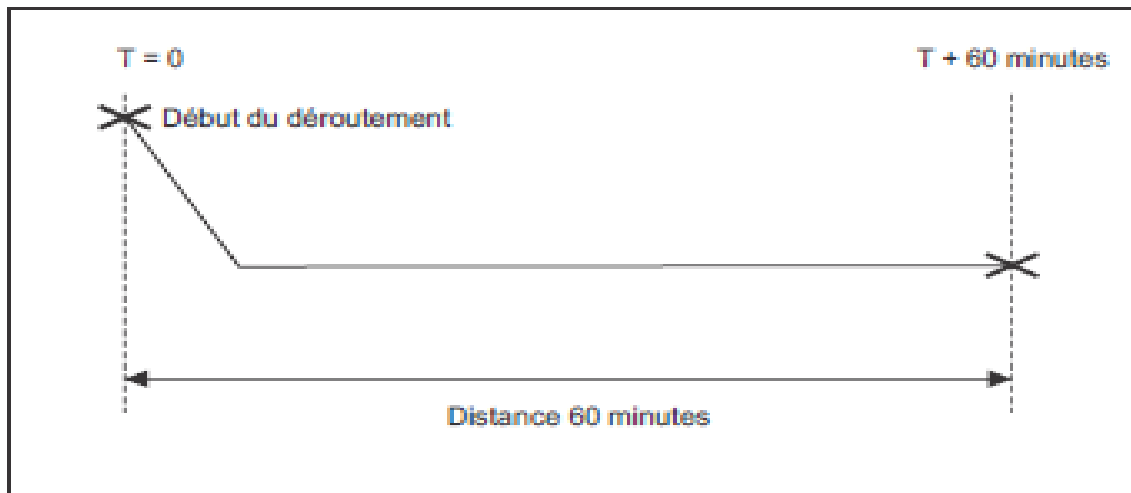


Figure C-2. Distance 60 minutes — Avions à deux turbomachines

2.2.3 Détermination de la distance correspondant à 60 minutes — avions équipés de plus de deux turbomachines

2.2.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit choisir une vitesse AEO approuvée.

La distance est calculée du point où commence le déroutement jusqu'au point atteint après une croisière de 60 minutes, en ISA et en air calme, comme l'illustre la Figure C-3.

2.3 FORMATION

2.3.1 Les programmes de formation doivent faire en sorte que les prescriptions du Chapitre 3, § 8.3.1.11(b), concernant notamment la qualification de route, la préparation des vols, le concept de l'exploitation EDTO et les critères relatifs aux déroutements, soient respectées.



Figure C-3. Distance 60 minutes — Avions équipés de plus de deux turbomachines

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

2.4 SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA REGULATION DES VOLS ET À L'EXPLOITATION

2.4.1 Dans l'application des dispositions générales du sous chapitre 8.5.3 concernant la régulation des vols, il convient d'apporter une attention particulière aux conditions qui pourraient prévaloir chaque fois qu'un vol se trouve à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route (dégradation des systèmes et altitude de vol réduite). Pour le respect des spécifications du sous chapitre 8.5.3., il faut tenir compte au moins des aspects suivants :

- (a) désigner des aérodromes de dégagement en route ;
- (b) veiller à ce que, avant le départ, l'équipage de conduite reçoive les renseignements les plus récents sur les aérodromes de dégagement en route désignés, notamment sur leur état opérationnel et les conditions météorologiques, et, pendant le vol, mettre à la disposition de l'équipage de conduite des moyens d'obtenir les renseignements météorologiques les plus récents ;
- (c) méthodes pour permettre des communications bilatérales entre l'avion et le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant ;
- (d) veiller à ce que l'exploitant dispose d'un moyen de surveiller les conditions le long de la route prévue, y compris les aérodromes de dégagement en route désignés, et à ce que des procédures sont en place pour que l'équipage de conduite est avisé de toute situation qui peut nuire à la sécurité du vol ;
- (e) veiller à ce que la route prévue ne soit pas située au-delà du seuil de temps établi pour l'avion, à moins que l'exploitant n'ait reçu une approbation d'exploitation EDTO ;
- (f) état de fonctionnement des systèmes avant le vol, y compris état des éléments figurant sur la liste minimale d'équipements ;
- (g) installations et moyens de communication et de navigation ;
- (h) besoins en carburant ;
- (i) disponibilité de renseignements pertinents concernant les performances pour le ou les aérodromes de dégagement en route désignés.

2.4.2 De plus, pour un vol effectué par un avion à deux turbomachines, il est obligatoire que, avant le départ du vol et pendant le vol, les conditions météorologiques aux aérodromes de dégagement en route désignés sont, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.

2.5 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN ROUTE

2.5.1 Des aérodromes vers lesquels l'aéronef peut poursuivre son vol si un déroutement devient nécessaire en route, qui offrent les services et installations requis, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et dont on prévoit qu'ils sont opérationnels, en cas de besoin, doivent être désignés pour chaque vol sur une route située à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route.

Note- Les aérodromes de départ et de destination peuvent aussi être des aérodromes de dégagement en route.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

3. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

3.1 CONCEPT DE BASE

3.1.1 En plus des dispositions de la section 2, les dispositions de la présente section s'appliquent à l'exploitation d'avions équipés de deux turbomachines ou plus sur des routes où le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route dépasse le seuil de temps établi par L'Autorité (vols à temps de déroutement prolongé).

3.1.2 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO

3.1.2.1 Les systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO peuvent être le système de propulsion de l'avion et tout autre système de l'avion dont une panne ou un dysfonctionnement peut nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement est particulièrement important pour la sécurité de la poursuite du vol et celle de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

3.1.2.2 Plusieurs des systèmes de l'avion qui sont indispensables à l'exploitation à temps de déroutement non prolongé doivent peut-être faire l'objet d'un nouvel examen pour s'assurer que le niveau de redondance ou la fiabilité suffiront pour appuyer la sécurité de l'exécution de vols à temps de déroutement prolongé.

3.1.2.3 Le temps de déroutement maximal ne doit pas dépasser les limites de temps applicables aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO éventuellement établies, qui sont indiquées dans le manuel de vol de l'avion directement ou par référence, réduites d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par L'Autorité.

3.1.2.4 L'évaluation du risque de sécurité spécifique à effectuer pour obtenir l'approbation d'exécuter des vols sur des routes où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO est dépassée, évaluation qui est prévue par les dispositions du Chapitre 5, § 8.5.7.2.(c)(3), doit être basée sur les orientations relatives à la gestion du risque de sécurité figurant dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) Les dangers devraient être déterminés et les risques de sécurité évalués en fonction de la probabilité prévue et de la gravité des conséquences, sur la base de la pire des situations prévisibles.

À propos des divers points de l'évaluation spécifique, il y a lieu de comprendre que :

- (a) par « capacités de l'exploitant », on entend l'expérience en service quantifiable acquise par l'exploitant, son dossier de conformité, les possibilités de l'avion et une fiabilité opérationnelle générale, qui :
 - (1) suffit pour appuyer des vols sur des routes où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO est dépassée ;
 - (2) met en évidence la capacité de l'exploitant à suivre les changements et à intervenir en temps utile ; et
 - (3) donne à croire que les processus établis par l'exploitant qui sont nécessaires au succès et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé sont efficaces pour ces vols ;
- (iv) par « fiabilité générale de l'avion », on entend :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (1) fiabilité par rapport à des normes chiffrées, compte tenu du nombre de moteurs, des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO et de tout autre facteur qui peut influencer sur un vol utilisant une route où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO particulier est dépassée ; et
 - (2) données pertinentes de l'avionneur et données du programme de fiabilité de l'exploitant utilisées comme base pour déterminer la fiabilité générale de l'avion et de ses systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO ;
- (v) par « fiabilité de chaque système visé par une limite de temps », on entend fiabilité par rapport à des normes chiffrées de conception, d'essai et de suivi qui garantissent la fiabilité de chaque système significatif pour l'exploitation EDTO particulier auquel s'applique une limite de temps ;
- (vi) par « renseignements pertinents provenant de l'avionneur », on entend les données et les caractéristiques techniques de l'avion ainsi que les données opérationnelles du parc mondial fournies par l'avionneur et utilisées comme base pour déterminer la fiabilité générale de l'avion et de ses systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO ;
- (vii) par « mesures d'atténuation spécifiques », on entend les stratégies d'atténuation utilisées dans la gestion du risque de sécurité, sur lesquelles le constructeur est d'accord, qui garantissent le maintien d'un niveau de sécurité équivalent.

Ces mesures précises seront basées sur :

- (1) l'expertise technique (p. ex. données, éléments de preuve) qui justifie l'admissibilité de l'exploitant à une approbation lui permettant d'effectuer des vols qui ne respectent pas la limite de temps applicable au système significatif pour l'exploitation EDTO concerné ;
- (2) une évaluation des dangers pertinents, de leur probabilité et de la gravité des conséquences qui peuvent nuire à la sécurité du vol sur une route qui ne respecte pas la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO particulier.

3.1.3 Seuil de temps

3.1.3.1 Il y a lieu de comprendre que le seuil de temps établi conformément au sous chapitre 8.5.7., n'est pas une limite d'exploitation. Il correspond à un temps de vol jusqu'à un aéroport de décollage en route, temps de vol que l'Autorité (État de l'exploitant) a établi comme seuil EDTO, au-delà duquel il faut apporter une attention particulière aux possibilités de l'avion ainsi qu'à l'expérience opérationnelle pertinente de l'exploitant avant d'accorder une approbation EDTO.

3.1.4 Temps de déroutement maximal

3.1.4.1 Il y a lieu de comprendre que le temps de déroutement maximal approuvé conformément au sous chapitre 8.5.7 doit tenir compte de la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), pour le type d'avion particulier et l'expérience de l'exploitant en matière d'exploitation et de vols EDTO, le cas échéant, avec le type d'avion considéré, ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.2 EXPLOITATION EDTO D'AVIONS EQUIPES DE PLUS DE DEUX TURBOMACHINES

3.2.1 Généralités

3.2.1.1 En plus des dispositions des sections 2 et 3.1, les dispositions de la présente section s'appliquent en particulier aux avions équipés de plus de deux turbomachines (voir Figure C-4).

3.2.2 Principes de la planification des vols et des déroutements

3.2.2.1 Lorsqu'ils planifient ou exécutent un vol à temps de déroutement prolongé, l'exploitant et le pilote commandant de bord doivent veiller à ce qui suit :

- tenir dûment compte de la liste minimale d'équipements, des installations de communications et de navigation, de l'approvisionnement en carburant et en lubrifiant, des aérodromes de dégagement en route et des performances de l'avion ;

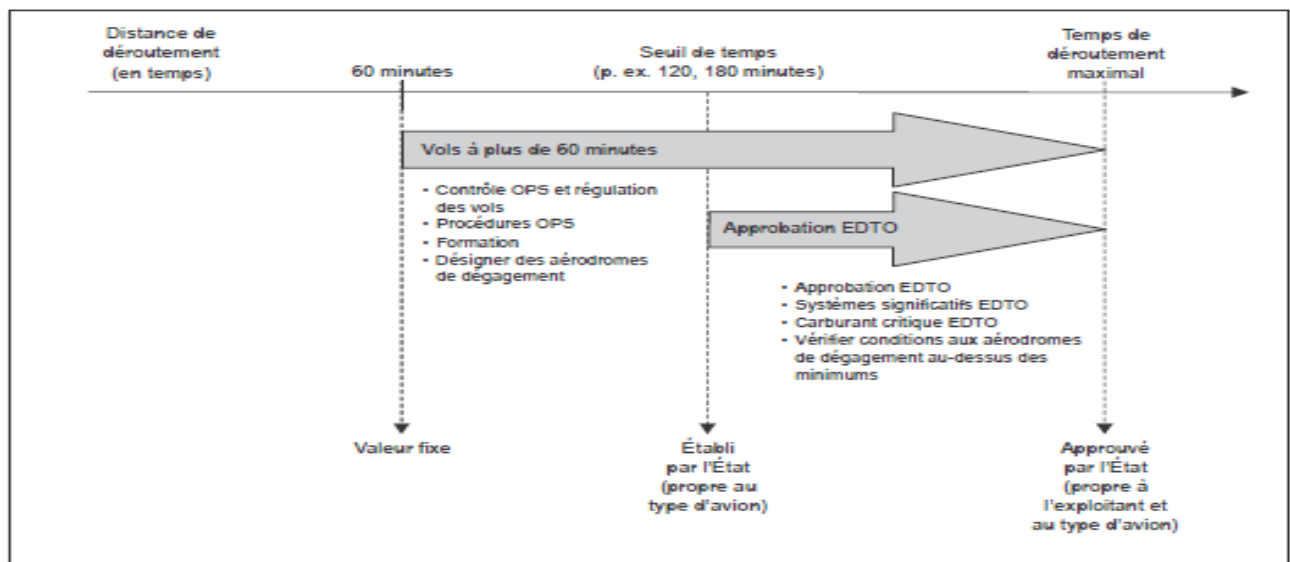


Figure C-4. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO d'avions équipés de plus de deux moteurs

- en cas d'arrêt d'un seul moteur, le pilote commandant de bord peut choisir de poursuivre le vol au-delà de l'aérodrome de dégagement en route le plus proche (en temps) s'il détermine qu'il peut le faire en sécurité. Dans sa décision, il devrait prendre en considération tous les facteurs pertinents ; et
- en cas de défaillance simple ou multiple d'un ou de systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO (sauf une panne de moteur), l'aéronef peut se rendre et se poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche disponible où il peut effectuer un atterrissage en sécurité, à moins qu'il ne soit déterminé qu'aucune dégradation notable de la sécurité ne résulte d'une décision de poursuivre le vol planifié.

3.2.2.2 Carburant critique EDTO

3.2.2.2.1 Un avion équipé de plus de deux moteurs qui effectue un vol EDTO devrait emporter assez de carburant pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route choisi compte tenu des dispositions

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

de la section 3.2. Ce carburant critique EDTO correspond au carburant supplémentaire qui peut être nécessaire pour respecter les dispositions du chapitre 5 section 8.5.3.14.

3.2.2.2 Il convient de tenir compte des éléments suivants, en utilisant la masse prévue de l'avion, dans la détermination du carburant critique EDTO correspondant :

- i. carburant en quantité suffisante pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, compte tenu de la possibilité que se produise, au point le plus critique de la route, une panne moteur combinée à une dépressurisation ou une dépressurisation seulement, si cette éventualité est plus contraignante.
 - 1) la vitesse retenue pour le vol de déroutement (c.-à-d. en cas de dépressurisation, combinée ou non à une panne moteur) peut différer de la vitesse AEO approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de déroutement maximale (voir la section 3.2.8) ;
- ii. carburant pour tenir compte du givrage ;
- iii. carburant pour tenir compte des erreurs dans les prévisions du vent ;
- iv. carburant pour tenir compte de l'attente, d'une approche aux instruments et de l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement en route ;
- v. carburant pour tenir compte d'une détérioration des performances de consommation de carburant en croisière ; et
- vi. carburant pour tenir compte de l'utilisation du GAP (s'il y a lieu).

3.2.2.3 On peut tenir compte des facteurs suivants pour déterminer si un atterrissage à un aérodrome donné est la marche à suivre la plus appropriée :

- (a) configuration, masse et état des systèmes de l'avion, et carburant restant ;
- (b) vent et conditions météorologiques en route à l'altitude de déroutement, altitudes minimales en route et consommation de carburant jusqu'à l'aérodrome de dégagement en route ;
- (c) pistes disponibles, état de surface des pistes, conditions météorologiques et vent et terrain à proximité de l'aérodrome de dégagement en route ;
- (d) approches aux instruments et balisage d'approche/de piste disponibles et services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) à l'aérodrome de dégagement en route ;
- (e) connaissances que le pilote a de l'aérodrome et renseignements sur cet aérodrome fournis au pilote par l'exploitant ;
- (f) moyens pour le débarquement et l'hébergement des passagers et de l'équipage.

3.2.3 Seuil de temps

3.2.3.1 Lors de l'établissement du seuil de temps approprié et afin de maintenir le niveau de sécurité requis, il est nécessaire pour les États de vérifier :

- (a) que le certificat de navigabilité du type d'avion ne restreint pas le vol au-delà du seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- (b) les exigences spécifiques de la régulation des vols sont respectées ;
- (c) les nécessaires procédures d'exploitation en vol sont en place ;
- (d) l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.2.3.2 Pour déterminer si un point sur une route se trouve au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.2.8.

3.2.4 Temps de déroutement maximal

3.2.4.1 Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal, L'Autorité doit tenir compte des systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO (p. ex. limite de temps contraignante, le cas échéant, applicable à ce type particulier d'exploitation), pour un type d'avion particulier et l'expérience opérationnelle de l'exploitant et en matière de vols EDTO avec le type d'avion en question ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

3.2.4.2 Pour déterminer la distance de déroutement maximale jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.2.8.

3.2.4.3 Le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant ne doit pas dépasser la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Autorité (État de l'exploitant).

3.2.5 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO

3.2.5.1 En plus des dispositions du § 3.1.1, les dispositions de la présente section s'appliquent aux avions équipés de plus de deux turbomachines.

3.2.5.2 Examen de limites de temps

3.2.5.2.1 Pour tout vol sur une route située au-delà du seuil EDTO établi par l'Autorité (État de l'exploitant), l'exploitant doit examiner, au moment d'autoriser le départ du vol et comme il est traité ci-dessous, la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), et concernant ce type particulier d'exploitation.

3.2.5.2.2 L'exploitant doit vérifier qu'aucun point de la route ne se trouve à une distance correspondant à un temps de déroutement maximal qui dépasse la limite la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Autorité (État de l'exploitant).

3.2.5.2.3 On estime que les considérations relatives au temps de déroutement maximal assujetti à la limite de temps applicable au système d'extinction incendie de fret font partie des limites de temps les plus contraignantes applicables aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, visées au § 3.3.5.2.2

3.2.5.2.4 À cette fin, l'exploitant doit envisager la vitesse approuvée traitée au § 3.2.8.2 ou envisager d'ajuster cette vitesse en fonction des conditions de vent et de température prévues pour les vols avec seuils de temps plus élevés (p. ex. au-delà de 180 minutes), selon ce qui a été déterminé par l'Autorité (État de l'exploitant).

3.2.6 Aérodromes de dégagement en route

3.2.6.1 Les dispositions suivantes, qui concernent les aérodromes de dégagement en route, s'appliquent en plus de celles qui sont visées à la section 2.5 :

- (a) aux fins de la planification de route, les aérodromes de dégagement en route désignés qui peuvent être utilisés, en cas de besoin, doivent être situés à une distance qui respecte le temps de déroutement maximal à partir de la route ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (b) dans un vol à temps de déroutement prolongé, avant que l'avion ne franchisse le seuil de temps applicable, il doit toujours y avoir un aéroport de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé où les conditions, à l'heure d'utilisation prévue, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aéroport établis par l'exploitant pour le vol.

Si l'on détermine que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions peut nuire à la sécurité de l'approche et de l'atterrissage à l'aéroport concerné (p. ex. des conditions météorologiques inférieures aux minimums d'atterrissage), il faut trouver une autre marche à suivre (p. ex. choisir un autre aéroport de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant).

Note- Les aéroports de départ et de destination peuvent aussi être des aéroports de dégagement en route.

3.2.7 Procédure d'approbation opérationnelle

3.2.7.1 Pour donner à l'exploitant d'un type d'avion particulier l'approbation d'effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, L'Autorité doit établir un seuil de temps et un temps de déroutement maximal appropriés et, en plus d'appliquer les dispositions examinées ci-dessus, veiller :

- (a) à accorder une approbation opérationnelle spécifique (par l'Autorité) ;
- (b) à ce que l'expérience de l'exploitant et son dossier de conformité soient satisfaisants et à ce que l'exploitant doit mettre en place les processus nécessaires à l'exécution réussie et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé et à ce qu'il démontre que ces processus peuvent être appliqués avec succès à tous les vols de ce type ;
- (c) à ce que les procédures de l'exploitant sont acceptables compte tenu des possibilités certifiées de l'avion et à ce qu'elles permettent de maintenir la sécurité du vol en cas de dégradation de systèmes de l'avion ;
- (d) à ce que le programme de l'exploitant concernant la formation de ses équipages est adapté à l'exploitation proposée ;
- (e) à ce que la documentation accompagnant l'autorisation porte sur tous les aspects pertinents ;
- (f) à ce qu'il a été démontré (p. ex. lors de la certification EDTO de l'avion) que le vol peut continuer et se poser en sécurité dans les conditions d'exploitation dégradées prévues, qui peuvent être liées :
 - (1) à la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ;
 - (2) à toute autre condition que l'Autorité juge équivalente à un risque en matière de navigabilité ou de performances.

3.2.8 Conditions à utiliser pour convertir les temps de déroutement en distances en vue de la détermination de l'aire géographique située au-delà du seuil et à l'intérieur des distances de déroutement maximales

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.2.8.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une vitesse AEO approuvée est une vitesse quelconque (lorsque tous les moteurs fonctionnent) qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion.

Note- Voir le § 3.2.5.2.2 les considérations d'ordre opérationnel.

3.2.8.2 Dans une demande d'exploitation EDTO, l'exploitant devrait indiquer, et L'Autorité doit approuver, la ou les vitesses AEO qui sont utilisées pour calculer, en ISA et en air calme, le seuil de distance et la distance de déroutement maximale. La vitesse qui sert à calculer la distance de déroutement maximale peut différer de celle utilisée pour déterminer le seuil de 60 minutes et le seuil EDTO.

3.2.8.3 Détermination du seuil EDTO

3.2.8.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.2.8.1 et 3.2.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière jusqu'au seuil de temps établi par L'Autorité, comme l'illustre la Figure C-5.

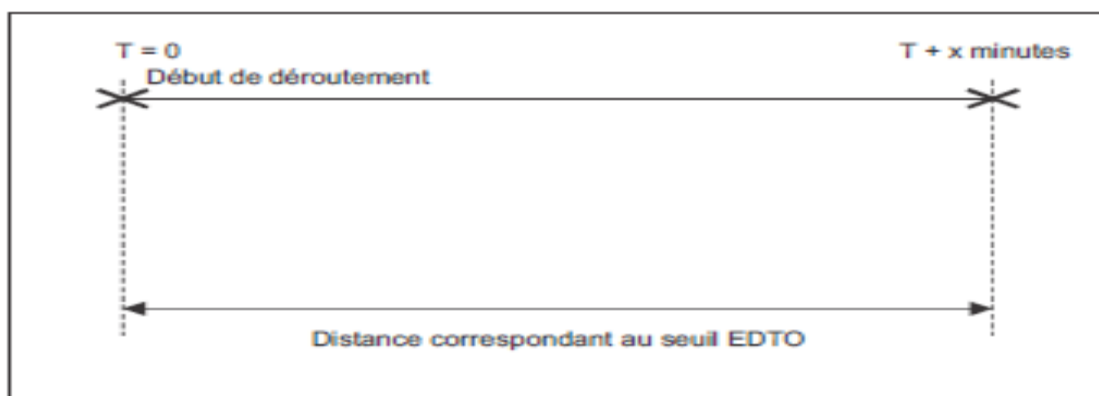


Figure C-5. Seuil de distance — Avions équipés de plus de deux turbomachines

3.2.8.4 Détermination de la distance correspondant au temps de déroutement maximal

3.2.8.4.1 Pour déterminer la distance correspondant au temps de déroutement maximal jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant devrait utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.2.8.1 et 3.2.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière pendant le temps de déroutement maximal approuvé par L'Autorité, comme l'illustre la Figure C-6.

3.2.9 Exigences en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé au-delà du seuil de temps

3.2.9.1 Il n'y a pas d'exigence supplémentaire en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO pour les avions équipés de plus de deux moteurs.

3.2.10 Maintien de l'approbation opérationnelle

3.2.10.1 Pour préserver le niveau de sécurité requis sur les routes utilisées par les avions qui ont reçu l'approbation d'effectuer des vols sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps établi, il est nécessaire que :

- (a) les exigences spécifiques en matière de régulation des vols sont respectées ;
- (b) les procédures d'exploitation en vol appropriées sont en place ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

(c) l'Autorité a accordé une approbation opérationnelle spécifique.

3.2.11 Modifications de navigabilité et exigences relatives au programme de maintenance

3.2.11.1 Il n'y a pas d'exigence EDTO supplémentaire en matière de navigabilité ou de maintenance concernant les avions équipés de plus de deux moteurs.

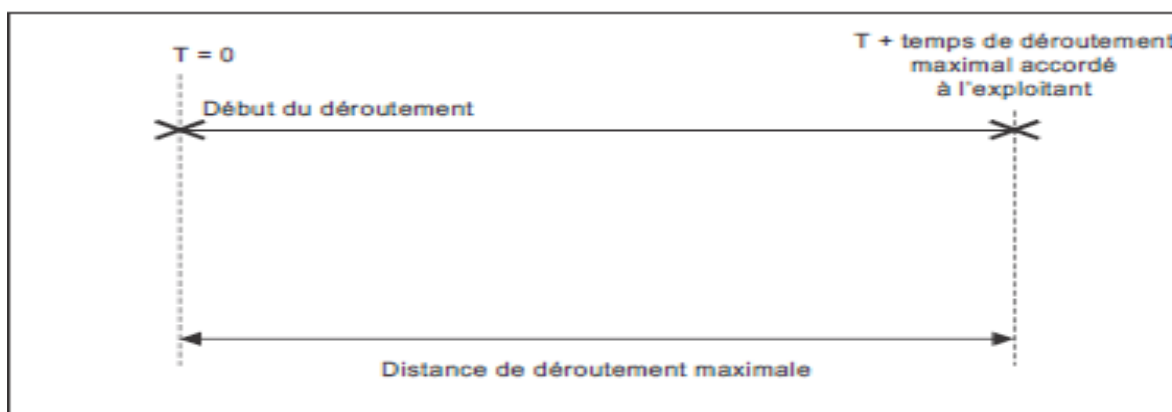


Figure C-6. Distance de déroutement maximale — Avions équipés de plus de deux turbomachines

3.2.12 Exemples

3.2.12.1 Lors de l'établissement d'un seuil de temps approprié et d'un temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant d'un type d'avion particulier, L'Autorité doit tenir compte entre autres de ce qui suit : certification de navigabilité de l'avion, expérience de l'exploitant et de l'équipage de conduite en matière d'exploitation sur des routes situées au-delà du seuil de temps de 60 minutes, maturité du système de régulation des vols de l'exploitant, moyens de communications avec le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant (ACARS, SATCOM, HF, etc.), solidité à la fois des procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant et de la connaissance de ces procédures par l'équipage de conduite, maturité du système de gestion de la sécurité de l'exploitant et du programme de formation de l'équipage et fiabilité du système de propulsion.

Les exemples suivants, qui sont basés sur ces considérations, proviennent d'exigences réelles établies par des États :

(a) État A : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, qui est équipé de plus de deux moteurs, l'État A a fixé le seuil de temps à 180 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 240 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 180 minutes d'un aéroport de décollage en route (à la vitesse AEO, en ISA et air calme), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 240 minutes d'un aéroport de décollage en route et répondre aux exigences des § 8.5.7.1(a) à 8.5.7.2(d).

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'Autorité (dans l'exemple ci-dessus, 180 minutes) pour le vol jusqu'à un aéroport de décollage en route, il n'a pas besoin d'approbation supplémentaire de l'Autorité mais doit seulement se conformer aux exigences du 8.5.2.1, si le vol se déroule à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route.

(b) État B : L'AAC est approchée par un exploitant qui a acquis un ou des avions équipés de plus de deux moteurs qui peuvent effectuer des vols EDTO et qui souhaite étendre ses activités. L'exploitant présente une demande pour faire modifier son AOC en vue de faire prendre en compte son nouveau type d'avion et de l'utiliser sur des routes que l'on vient de lui accorder.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

Ces routes sont situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, ce qui impose l'établissement d'un seuil de temps et l'approbation d'un temps de déroutement maximal. Étant donné :

- (1) que l'exploitant n'a pas d'expérience des routes ni du type d'exploitation ;
- (2) le nouveau type d'avion ;
- (3) le manque d'expérience de la compagnie et de son service de régulation des vols/contrôle de l'exploitation dans la planification et le dispatching du type de vol envisagé ;
- (4) les nouvelles procédures d'exploitation à établir ; l'État B estime que le seuil de temps de l'exploitant ne doit pas dépasser 120 minutes et approuve un temps de déroutement maximal de 180 minutes.

3.3 Après que l'exploitant a accumulé de l'expérience sur les vols et les procédures, l'État peut modifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal établis à l'origine.

3.3 EDTO d'avions à deux turbomachines

3.3.1 Généralités

3.3.1.1 En plus des dispositions des NMO 8.5.7.1 points 2 et 3.1, la NMO 8.5.7.1 points 3.3 contient des dispositions qui s'appliquent en particulier aux avions à deux turbomachines (voir Figure C-7).

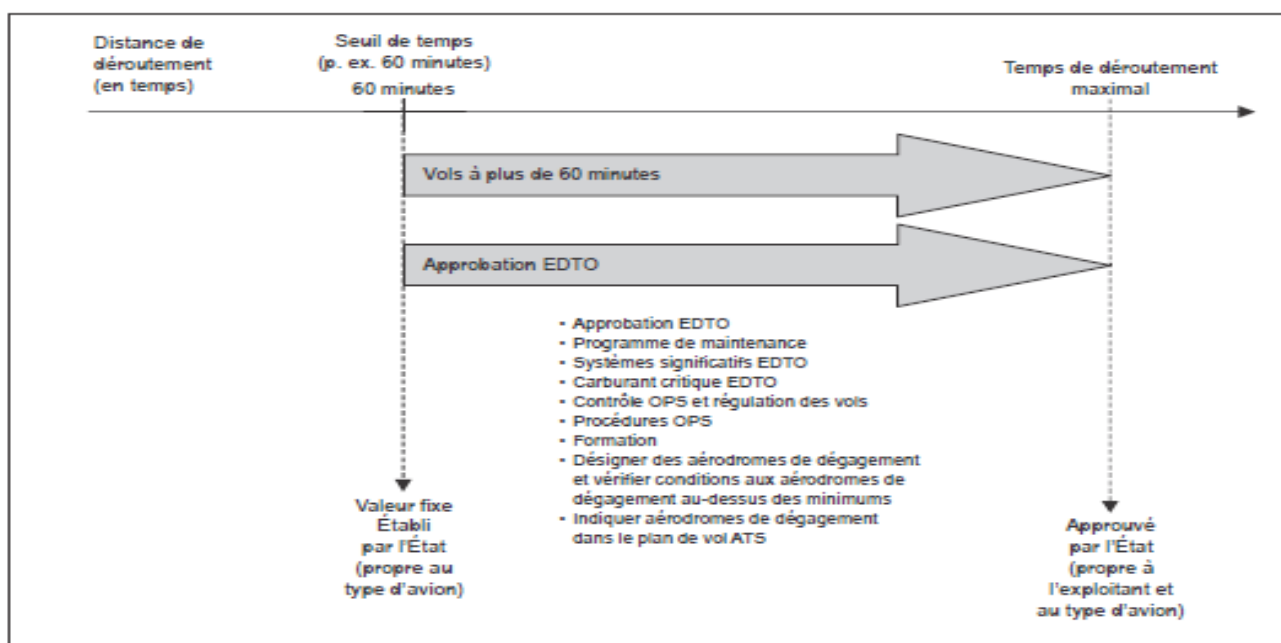


Figure C-7. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO d'avions à deux turbomachines

3.3.1.2 Les dispositions applicables aux vols EDTO d'avions à deux turbomachines ne diffèrent pas des anciennes dispositions concernant l'exploitation ETOPS (vols à grande distance d'avions à deux turbomachines).

3.3.2 Principes de la planification des vols et des déroutements

3.3.2.1 Lorsqu'ils planifient ou exécutent un vol à temps de déroutement prolongé, l'exploitant et le pilote commandant de bord devraient normalement veiller à ce qui suit :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- a) tenir dûment compte de la liste minimale d'équipements, des installations de communications et de navigation, de l'approvisionnement en carburant et en lubrifiant, des aérodromes de dégagement en route ou des performances de l'avion ;
- c) en cas d'arrêt d'un moteur, se rendre et se poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche (en temps de vol) où il peut effectuer un atterrissage en sécurité ;
- d) en cas de défaillance simple ou multiple d'un ou de systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO (sauf une panne de moteur), l'aéronef peut se rendre et se poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche disponible où il peut effectuer un atterrissage en sécurité, à moins qu'il ne soit déterminé qu'aucune dégradation notable de la sécurité ne résulte d'une décision de poursuivre le vol planifié.

3.3.2.2 Carburant critique EDTO

3.3.2.2.1 Un avion bimoteur qui effectue un vol EDTO devrait emporter assez de carburant pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route choisi compte tenu des dispositions de la section 3.3.6 de la présente NMO. Ce « carburant critique EDTO » correspond au carburant supplémentaire qui peut être nécessaire pour respecter les dispositions du 8.5.3.14 (c)(6)(ii)

3.3.2.2.2 Il convient de tenir compte des éléments suivants, en utilisant la masse prévue de l'avion, dans la détermination du carburant critique EDTO correspondant :

- (a) carburant en quantité suffisante pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, compte tenu de la possibilité que se produit, au point le plus critique de la route, une panne moteur ou une panne moteur combinée à une dépressurisation, si cette éventualité est plus contraignante ;
 - (1) la vitesse retenue pour un déroutement tous moteurs en fonctionnement (c.-à-d. en cas de dépressurisation seulement) peut différer de la vitesse OEI approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de déroutement maximale (voir la section 3.3.8) ;
 - (2) la vitesse retenue pour un déroutement avec un moteur hors de fonctionnement (c.-à-d. en cas de panne moteur ou de panne moteur combinée à une dépressurisation) doit être la vitesse OEI approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de déroutement maximale (voir la section 3.3.8) ;
- (b) carburant pour tenir compte du givrage ;
- (c) carburant pour tenir compte des erreurs dans les prévisions du vent ;
- (d) carburant pour tenir compte de l'attente, d'une approche aux instruments et de l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement en route ;
- (e) carburant pour tenir compte d'une détérioration des performances de consommation de carburant en croisière ; et
- (f) carburant pour tenir compte de l'utilisation du GAP (s'il y a lieu).

3.3.2.3 On peut tenir compte des facteurs suivants pour déterminer si un atterrissage à un aérodrome donné est la marche à suivre la plus appropriée :

- (a) configuration, masse et état des systèmes de l'avion, et carburant restant ;
- (b) vent et conditions météorologiques en route à l'altitude de déroutement, altitudes minimales en route et consommation de carburant jusqu'à l'aérodrome de dégagement en route ;
- (c) pistes disponibles, état de surface des pistes, conditions météorologiques et vent et terrain à proximité de l'aérodrome de dégagement en route ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (d) approches aux instruments et balisage d'approche/de piste disponibles et services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) à l'aérodrome de décollage en route ;
- (e) connaissances que le pilote a de l'aérodrome et renseignements sur cet aérodrome fournis au pilote par l'exploitant ;
- (f) moyens pour le débarquement et l'hébergement des passagers et de l'équipage.

3.3.3 Seuil de temps

3.3.3.1 Lors de l'établissement du seuil de temps approprié et afin de maintenir le niveau de sécurité requis, il est nécessaire pour les États de vérifier :

- (a) que le certificat de navigabilité du type d'avion permet le vol sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- (b) que la fiabilité du système de propulsion est telle que le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes est extrêmement faible ;
- (c) que toutes les exigences spéciales en matière de maintenance ont été respectées ;
- (d) que les exigences spécifiques de la régulation des vols sont respectées ;
- (e) que les nécessaires procédures d'exploitation en vol sont en place ;
- (f) que l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires est satisfaisante.

3.3.3.2 Pour déterminer si un point sur une route se trouve au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aérodrome de décollage en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.3.8.

3.3.4 Temps de déroutement maximal

3.3.4.1 Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal, l'Autorité doit tenir compte de la capacité EDTO certifiée de l'avion, des systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO (p. ex. limite de temps contraignante, le cas échéant, applicable à l'exploitation considérée), pour un type d'avion particulier et l'expérience opérationnelle de l'exploitant et en matière de vols EDTO avec le type d'avion en question ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

3.3.4.2 Pour déterminer la distance de déroutement maximale jusqu'à un aérodrome de décollage en route, l'exploitant devrait utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.3.8.

3.3.4.3 Le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant ne doit pas dépasser la capacité EDTO certifiée de l'avion ni la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Autorité.

3.3.5 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO

3.3.5.1 En plus des dispositions de la section 3.1.1, les dispositions de la section 3.3.5 s'appliquent aux avions à deux turbomachines.

3.3.5.1.1 La fiabilité du système de propulsion de la combinaison avion-moteurs à certifier est telle que, après évaluation comme le prévoit le Manuel de navigabilité (Doc 9760), le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes a été jugé acceptable pour le temps de déroutement en cours d'approbation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.3.5.2 Examen de limites de temps

3.3.5.2.1 Pour tout vol sur une route située au-delà du seuil EDTO établi par l'Autorité, l'exploitant examine, au moment d'autoriser le départ du vol et comme il est traité ci-dessous, la capacité EDTO certifiée de l'avion et la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), et concernant ce type particulier d'exploitation.

3.3.5.2.2 L'exploitant devrait vérifier qu'à partir de n'importe quel point de la route, le temps de déroutement maximal à la vitesse approuvée examinée au § 3.3.8.2 ne dépasse pas la limite la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, sauf le système d'extinction incendie de fret, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Autorité.

3.3.5.2.3 L'exploitant doit vérifier qu'à partir de n'importe quel point de la route, le temps de déroutement maximal à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement, en conditions ISA et en air calme, ne dépasse pas la limite de temps la plus contraignante applicable au système d'extinction incendie de fret, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Autorité.

3.3.5.2.4 L'exploitant doit envisager la vitesse approuvée traitée aux § 3.3.5.2.2 et 3.3.5.2.3 ou envisager d'ajuster cette vitesse en fonction des conditions de vent et de température prévues pour les vols avec seuils de temps plus élevés (p. ex. au-delà de 180 minutes), selon ce qui aura été déterminé par l'Autorité.

3.3.6 Aérodrômes de dégagement en route

3.3.6.1 En plus des dispositions de la section 2.5, les dispositions de la présente section s'appliquent aux aérodrômes de dégagement en route :

- aux fins de la planification de route, les aérodrômes de dégagement en route désignés qui peuvent être utilisés, en cas de besoin, doivent être situés à une distance qui respecte le temps de déroutement maximal à partir de la route ;
- dans un vol à temps de déroutement prolongé, avant que l'avion ne franchisse le seuil de temps applicable, il doit toujours y avoir un aérodrôme de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé où les conditions, à l'heure d'utilisation prévue, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrôme établis par l'exploitant pour le vol.

Si l'on détermine que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions peut nuire à la sécurité de l'approche et de l'atterrissage à l'aérodrôme concerné (p. ex. des conditions météorologiques inférieures aux minimums d'atterrissage), il faut trouver une autre marche à suivre (p. ex. choisir un autre aérodrôme de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant).

3.3.6.2 Lors de la préparation du vol et pendant toute la durée de celui-ci, les renseignements les plus récents sur les aérodrômes de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques, doivent être fournis à l'équipage de conduite.

Les aérodrômes de départ et de destination peuvent aussi être des aérodrômes de dégagement en route.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.3.7 Procédure d'approbation opérationnelle

3.3.7.1 Pour donner à l'exploitant d'un type d'avion particulier l'approbation d'effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, L'Autorité doit établir un seuil de temps approprié, approuver un temps de déroutement maximal et, en plus d'appliquer les dispositions examinées ci-dessus, veiller :

- (a) à accorder une approbation opérationnelle spécifique (par l'Autorité) ;
- (b) à ce que l'expérience de l'exploitant et son dossier de conformité soient satisfaisants et à ce que l'exploitant doit mettre en place les processus nécessaires à l'exécution réussie et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé et à ce qu'il démontre que ces processus peuvent être appliqués avec succès à tous les vols de ce type ;
- (c) à ce que les procédures de l'exploitant sont acceptables compte tenu des possibilités certifiées de l'avion et à ce qu'elles permettent de maintenir la sécurité du vol en cas de dégradation de systèmes de l'avion ;
- (d) à ce que le programme de l'exploitant concernant la formation de ses équipages est adapté à l'exploitation proposée ;
- (e) à ce que la documentation accompagnant l'autorisation porte sur tous les aspects pertinents ;
- (f) à ce qu'il a été démontré (p. ex. lors de la certification EDTO de l'avion) que le vol peut continuer et se poser en sécurité dans les conditions d'exploitation dégradées prévues, qui peuvent être liées :
 - (1) à la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ; ou
 - (2) à une perte totale de l'alimentation électrique produite par les moteurs ; ou
 - (3) à une perte totale de poussée d'un moteur ; ou
 - (4) à toute autre condition que L'Autorité juge équivalente à un risque en matière de navigabilité ou de performances.

3.3.8 Conditions à utiliser pour convertir les temps de déroutement en distances en vue de la détermination de l'aire géographique située au-delà du seuil et à l'intérieur des distances de déroutement maximales

3.3.8.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une vitesse OEI approuvée est une vitesse quelconque qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion. Voir au § 3.3.5.2.2 les considérations d'ordre opérationnel.

3.3.8.2 Dans une demande d'exploitation EDTO, l'exploitant doit indiquer, et L'Autorité doit approuver, la ou les vitesses OEI qui sont utilisées pour calculer, en ISA et en air calme, le seuil de distance et la distance de déroutement maximale.

La vitesse qui sert à calculer la distance de déroutement maximale doit être la même que celle utilisée pour déterminer les réserves de carburant en cas de déroutement OEI. Elle peut différer de la vitesse utilisée pour déterminer le seuil de 60 minutes et le seuil EDTO.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.3.8.3 Détermination du seuil EDTO

3.3.8.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.3.8.1 et 3.3.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière jusqu'au seuil de temps établi par l'Autorité, comme l'illustre la Figure C-8.

3.3.8.4 Détermination de la distance correspondant au temps de déroutement maximal

3.3.8.4.1 Pour déterminer la distance correspondant au temps de déroutement maximal jusqu'à un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.3.8.1 et 3.3.8.2).

La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière pendant le temps de déroutement maximal approuvé par l'Autorité, comme l'illustre la Figure C-9. Pour le calcul des distances, on peut tenir compte de la descente progressive.

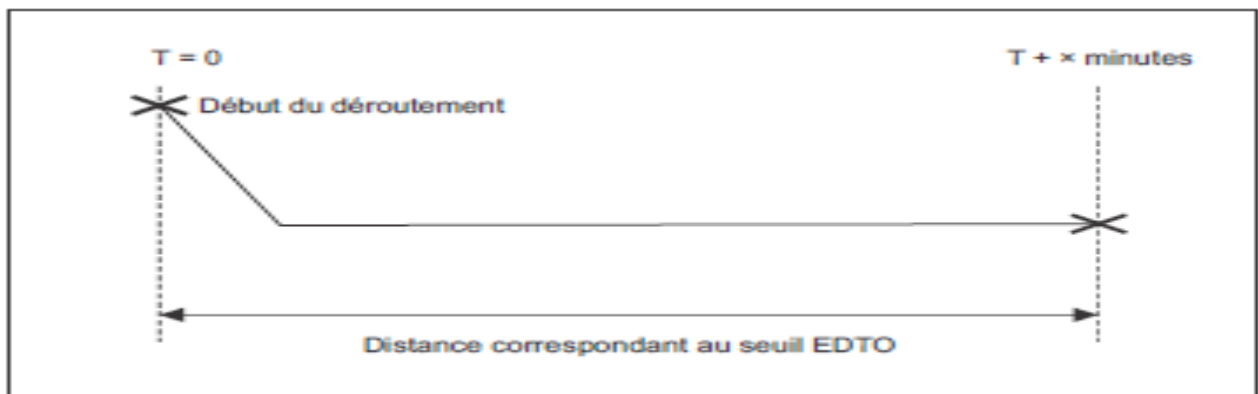


Figure C-8. Seuil de distance — Avions équipés de deux turbomachines

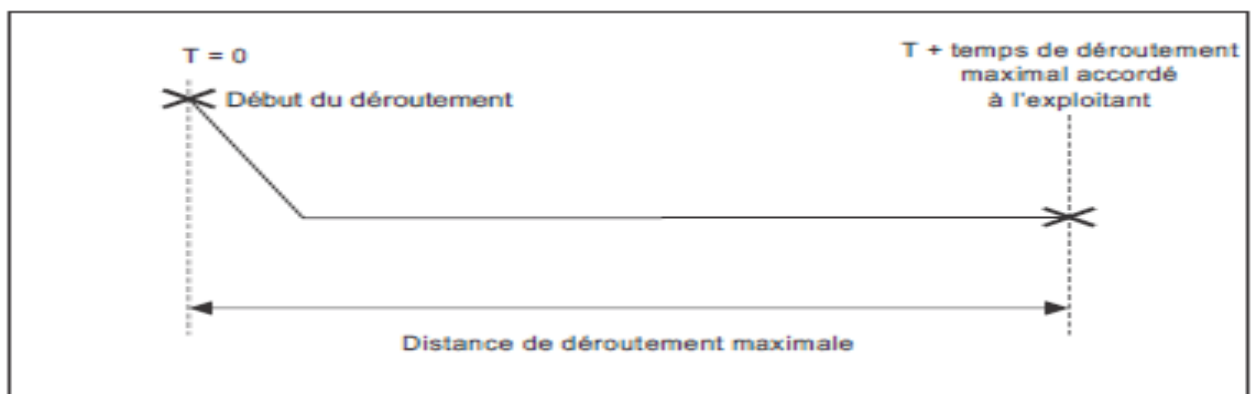


Figure C-9. Distance de déroutement maximale — Avions équipés de deux turbomachines

3.3.9 Exigences en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé au-delà du seuil de temps

3.3.9.1 Dans le cadre du processus de certification de navigabilité d'un type d'avion destiné à effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, il faut s'assurer en particulier que le niveau de sécurité requis est maintenu dans les conditions susceptibles d'être rencontrées lors de tels vols, p. ex. vol pendant une

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

longue période après une panne de moteur et/ou de systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO.

Des renseignements ou des procédures concernant expressément l'exploitation EDTO doivent être ajoutés au manuel de vol de l'avion, au manuel de maintenance, au document CMP (configuration, maintenance et procédures) EDTO ou à un autre document approprié.

3.3.9.2 L'avionneur doit fournir des données spécifiant les systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO et, s'il y a lieu, tous les facteurs de limitation de temps applicables à ces systèmes.

Note- Les critères de performance et de fiabilité des systèmes de bord pour les vols à temps de déroutement prolongé figurent dans le Manuel de navigabilité.

3.3.10 Maintien de l'approbation opérationnelle

3.3.10.1 Pour préserver le niveau de sécurité requis sur les routes utilisées par les avions qui ont reçu l'approbation d'effectuer des vols sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps établi, il est nécessaire que :

- le certificat de navigabilité du type d'avion permet expressément le vol à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- la fiabilité du système de propulsion est telle que, après évaluation comme le prévoit le Manuel de navigabilité (Doc 9760), le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes est jugé acceptable pour le temps de déroutement en cours d'approbation ;
- toutes les exigences spéciales en matière de maintenance sont respectées ;
- les exigences spécifiques de la régulation des vols sont respectées ;
- les nécessaires procédures d'exploitation en vol ont été établies ; et que
- l'Autorité a accordé une approbation opérationnelle spécifique.

Note- Les considérations de navigabilité applicables aux vols à temps de déroutement prolongé figurent dans le Manuel de navigabilité

3.3.11 Modifications de navigabilité et exigences relatives au programme de maintenance

3.3.11.1 Le programme de maintenance de chaque exploitant devrait faire en sorte :

- que la nature et le nombre des modifications, ajouts et changements en matière de navigabilité qui ont été apportés afin que les systèmes de l'avion soient qualifiés pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé sont communiqués à l'État d'immatriculation et, s'il y a lieu, à l'Autorité ;
- que toute modification d'une procédure, pratique ou limitation en matière de maintenance ou de formation établies dans le cadre de la qualification pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé est soumise à l'Autorité et, s'il y a lieu, à l'État d'immatriculation avant d'être adoptée ;
- qu'un programme de suivi et de compte rendu de la fiabilité est établi et mis en œuvre avant l'approbation et maintenu une fois l'approbation donnée ;
- que les modifications et inspections nécessaires qui peuvent avoir une incidence sur la fiabilité du système de propulsion sont effectuées rapidement ;
- que des procédures sont établies qui empêchent l'utilisation d'un avion pour un vol à temps de déroutement prolongé après une panne de moteur ou d'un système significatif pour l'exploitation

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

EDTO survenu au cours d'un vol précédent, tant que la cause de la panne n'a pas été établie clairement et que les mesures correctrices nécessaires n'ont pas été prises. La confirmation que les mesures correctrices ont été efficaces peut, dans certains cas, nécessiter qu'un vol ultérieur se déroule sans problème avant que l'avion puisse être utilisé pour un vol à temps de déroutement prolongé ; et

- (f) qu'une procédure soit mise en place qui garantisse le maintien des performances et de la fiabilité de l'équipement de bord au niveau requis pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ;
- (g) qu'une procédure soit mise en place afin de tenir au minimum la maintenance prévue ou non prévue effectuée au cours d'une même visite de maintenance portant sur plus d'un système parallèle ou similaire significatif pour l'exploitation EDTO.

Pour ce faire, on peut échelonner les tâches de maintenance, faire exécuter/superviser la maintenance par des techniciens différents ou confirmer les mesures d'intervention de maintenance avant que l'avion ne franchisse un seuil EDTO.

3.3.12 Exemples

3.3.12.1 Lors de l'établissement d'un seuil de temps approprié et d'un temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant d'un type d'avion particulier, l'Autorité doit tenir compte entre autres de ce qui suit : certification de navigabilité de l'avion, expérience de l'exploitant et de l'équipage de conduite en matière d'exploitation sur des routes situées au-delà du seuil de temps de 60 minutes, maturité du système de régulation des vols de l'exploitant, moyens de communications avec le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant (ACARS, SATCOM, HF, etc.), solidité à la fois des procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant et de la connaissance de ces procédures par l'équipage de conduite, maturité du système de gestion de la sécurité de l'exploitant et du programme de formation de l'équipage et fiabilité du système de propulsion. Les exemples suivants, qui sont basés sur ces considérations, proviennent d'exigences réelles établies par des États :

- (a) État A : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, à savoir un bimoteur, l'État A a fixé le seuil de temps à 60 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 180 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 60 minutes d'un aérodrome de décollage en route (en ISA, air calme et à la vitesse avec un moteur hors de fonctionnement), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 180 minutes d'un aérodrome de décollage en route et répondre aux exigences des § 8.5.7.1(a) à 8.5.7.2 (b)(6).

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'Autorité (dans l'exemple ci-dessus, 60 minutes) pour le vol jusqu'à un aérodrome de décollage en route, il n'effectue pas un vol à temps de déroutement prolongé et n'a donc pas à se conformer aux exigences du § 8.5.7.2(a)

- (b) État B : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, à savoir un bimoteur, l'État B a fixé le seuil de temps à 90 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 180 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 90 minutes d'un aérodrome de décollage en route (en ISA, air calme et à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 180 minutes d'un aérodrome de décollage en route et répondre aux exigences des § 8.5.7.1 (a) à 8.5.7.2(e).

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'Autorité (dans l'exemple ci-dessus, 90 minutes) pour le vol jusqu'à un aérodrome de décollage en route, il n'a pas

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

besoin d'approbation supplémentaire de l'Autorité mais doit seulement se conformer aux exigences du § 8.5.72 (a), et en particulier du 8.5.7.2 (a)(2).

- (c) Même État B : L'État est approché par un exploitant qui a acquis un ou des bimoteurs capables d'effectuer des vols EDTO et qui souhaite étendre ses activités. L'exploitant présente une demande pour faire modifier son AOC en vue de faire prendre en compte son nouveau type d'avion et de l'utiliser sur des routes que l'on vient de lui accorder.

Ces routes sont situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, ce qui impose l'établissement d'un seuil de temps et l'approbation d'un temps de déroutement maximal. Étant donné :

- (1) que l'exploitant n'a pas d'expérience des routes ni du type d'exploitation ;
- (2) le nouveau type d'avion ;
- (3) le manque d'expérience de la compagnie et de son service de régulation des vols/contrôle de l'exploitation dans la planification et le dispatching du type de vol envisagé ;
- (4) les nouvelles procédures d'exploitation à établir ; l'État B estime que le seuil de temps pour cet exploitant ne doit pas dépasser 60 minutes et approuve un temps de déroutement maximal de 120 minutes.

Après que l'exploitant a accumulé de l'expérience sur les vols et les procédures, l'État peut modifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal établis à l'origine.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.10.1-A ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'ÉLABORATION DE RÈGLES NORMATIVES POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

1. OBJET ET PORTEE

- 1.1 Les limitations du temps de vol, de la période de service de vol et de la période de service et les spécifications en matière de repos sont établies à seule fin de garantir que les membres d'équipage de conduite et de cabine s'acquittent de leurs fonctions à un niveau de vigilance satisfaisant pour assurer la sécurité du vol.
- 1.2 Pour y parvenir, il faudrait considérer deux types différents de fatigue : la fatigue temporaire et la fatigue accumulée. On peut décrire la fatigue temporaire comme la fatigue qui disparaît normalement après une période suffisante de repos ou de sommeil. La fatigue accumulée se produit à la suite d'une fatigue temporaire, si le repos est insuffisant sur une certaine période.
- 1.3 Des limitations fondées sur les dispositions de la présente norme permettent de se prémunir contre ces deux types de fatigue, car elles répondent :
 - a) à la nécessité de limiter les périodes de service de vol en vue d'éviter les deux types de fatigue ;
 - b) à la nécessité de limiter la période de service durant laquelle des tâches supplémentaires sont remplies, immédiatement avant un vol ou aux escales pendant une série de vols, de manière à éviter une fatigue temporaire ;
 - c) à la nécessité de limiter le temps de vol total et les périodes de service au cours de laps de temps spécifiés, afin d'éviter une fatigue accumulée ;
 - d) à la nécessité de donner aux membres d'équipage la possibilité d'avoir un repos suffisant pour se remettre d'une fatigue avant le commencement de la période de service de vol suivante ;
 - e) à la nécessité de tenir compte des autres tâches connexes que le membre d'équipage peut être appelé à exécuter, de manière à éviter en particulier une fatigue accumulée.

2. CONCEPTS OPÉRATIONNELS

2.1 TEMPS DE VOL

La définition du temps de vol, dans le contexte des limitations du temps de vol, s'applique aux membres d'équipage de conduite et de cabine.

2.1 PÉRIODES DE SERVICE

Tout le temps passé en service peut provoquer une fatigue chez les membres d'équipage de conduite et de cabine et devrait donc être pris en compte dans la planification des périodes de repos pour récupération. Le temps de réserve peut être considéré comme faisant partie du service s'il est susceptible d'entraîner de la fatigue.

2.2 PÉRIODES DE SERVICE DE VOL

2.2.1 La définition de la période de service de vol est destinée à couvrir une période de service continue qui comprend toujours un vol ou une série de vols pour un membre d'équipage de conduite ou de cabine.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

2.2.2 Elle est formulée de manière à englober toutes les fonctions qu'un membre d'équipage peut être appelé à exécuter, depuis le moment où il se présente pour le service jusqu'au moment où il termine le vol ou la série de vols, où l'avion s'immobilise en dernier lieu et après l'arrêt des moteurs. Il est jugé nécessaire d'établir des limitations pour cette période de service de vol, car les activités d'un membre d'équipage sur des périodes prolongées pourraient éventuellement causer une fatigue — temporaire ou accumulée — susceptible d'avoir une incidence néfaste sur la sécurité d'un vol.

2.2.3 Une période de service de vol n'inclut pas le temps de déplacement du domicile au point de prise de service. Il incombe au membre d'équipage de conduite ou de cabine de se présenter au travail dans un état de repos satisfaisant.

2.2.4 Le temps consacré à une mise en place à la demande de l'exploitant fait partie de la période de service de vol lorsqu'il précède immédiatement (c'est-à-dire sans période de repos) une période de service de vol durant laquelle la personne considérée participe à un vol comme membre d'équipage de conduite ou de cabine.

2.2.5 Le fait que les États et les exploitants reconnaissent qu'un membre d'équipage a la responsabilité de refuser une nouvelle affectation à un service en vol s'il ressent une fatigue d'une nature telle que la sécurité du vol puisse être compromise représente une importante mesure de protection.

2.3 PÉRIODES DE REPOS

La définition de la période de repos impose que les membres d'équipage de conduite ou de cabine soient dégagés de tout service afin de récupérer de leur fatigue. La façon d'obtenir ce résultat relève de la responsabilité du membre d'équipage. Des périodes de repos prolongées devraient être accordées de façon régulière. Les périodes de repos ne devraient pas comprendre les périodes de réserve si les conditions de la réserve ne permettent pas au membre d'équipage de se reposer. Des lieux de repos adéquats au sol doivent être fournis aux endroits où les périodes de repos sont prises afin de permettre une récupération suffisante.

3 TYPES DE LIMITATIONS

3.1 En RD Congo, les limitations sont classées pour le temps de vol en limites quotidiennes, mensuelles et annuelles.

3.2 Pour tenir compte des retards imprévus, une fois qu'une période de service de vol qui a été planifiée dans le cadre des limitations acceptables a commencé, l'exploitant doit prévoir des mesures pour tenir au minimum l'ampleur à laquelle un dépassement des limites peut être permis. Il doit de même, prévoir des limites aux réductions admissibles des périodes de repos normales prévues lorsqu'il faut faire preuve de souplesse pour rattraper un retard à l'horaire. L'autorité de prolonger la période de service de vol ou de réduire une période de repos dans le cadre des limites établies appartient au pilote commandant de bord.

Les paragraphes 4.9.2 et 4.11.3 contiennent des dispositions sur l'obligation de rendre compte de l'usage de ce pouvoir discrétionnaire.

3.3 Dans l'élaboration des programmes sur les limitations du temps de vol, l'exploitant tient compte de l'effectif de l'équipage et de la mesure dans laquelle les diverses tâches sont réparties entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Lorsque l'équipage de conduite ou de cabine est renforcé et que l'avion est aménagé de manière à ce que des membres de l'équipage puissent se reposer dans un fauteuil inclinable confortable, ou dans une couchette, en un lieu séparé et isolé du poste de pilotage et des passagers, et dans la mesure du raisonnable sans être dérangés, les périodes de service de vol prévues peuvent être prolongées.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

3.4 L'Autorité prend en compte tous les facteurs pertinents, notamment le nombre de fuseaux horaires traversés et le sens dans lequel ils l'ont été, l'heure de début prévue de la période de service de vol, le nombre de secteurs prévus et/ou réels pendant une période de service de vol, le cycle de travail et de sommeil par rapport au rythme circadien ou cycle physiologique de 24 heures des membres d'équipage de conduite ou de cabine, les jours de congé prévus, la séquence des prises de service avancées et des fins de service tardives, le mélange des services jour/soir/nuit et les caractéristiques des vols.

4 LIGNES DIRECTRICES SUR L'ÉLABORATION DE LIMITES PRESCRIPTIVES POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

4.1 OBJET ET PORTÉE

4.1.1 Les éléments ci-après contiennent un ensemble de paramètres retenus pour l'élaboration de limites prescriptives pour la gestion de la fatigue par la RD Congo.

4.1.2 L'Autorité doit s'assurer que les limites proposées par l'exploitant sont suffisamment détaillées et précises pour s'appliquer à ses activités avant d'approuver les limites de temps de vol et de période de service ainsi que le régime de repos qu'il a prévus.

4.2 DÉFINITIONS

4.2.1 Exploitants et membres d'équipage

Équipage de conduite renforcé. Équipage de conduite comprenant plus de personnes que le nombre minimal nécessaire pour piloter l'avion et dans lequel chaque membre d'équipage de conduite peut quitter son poste et être remplacé par un autre membre d'équipage de conduite dûment qualifié, afin de pouvoir se reposer pendant le vol.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

4.2.2 Temps de vol ou temps bloc

Temps de vol — avions. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol. Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

4.2.3 Service et service de vol

Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

Période de service de vol. Période qui commence au moment où un membre d'équipage est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'avion s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

Service. Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

4.2.4 Période de repos et période de réserve

Période de repos. Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

Réserve. Période de temps définie au cours de laquelle l'exploitant exige d'un membre d'équipage de conduite ou de cabine qu'il demeure disponible pour être affecté à une fonction spécifique sans période de repos dans l'intervalle.

4.2.5 Généralités

Base d'affectation. Lieu désigné par l'exploitant où le membre d'équipage commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service.

Circonstances opérationnelles imprévues. Un événement imprévu, comme par exemple des conditions météorologiques imprévues, une panne d'équipement ou un retard dans la circulation aérienne, indépendant de la volonté de l'exploitant.

Heure de prise de service. L'heure à laquelle l'exploitant exige que les membres d'équipage de conduite et de cabine se présentent pour commencer leur service.

Mise en place. Transfert d'un endroit à un autre d'un membre d'équipage qui n'est pas en service et qui est transporté comme passager sur instruction de l'exploitant.

La « mise en place » est ici synonyme de « voyage sur le temps de l'employé ».

Poste de repos adéquat. Chambre meublée permettant de se reposer de façon satisfaisante.

Tableau de service. Liste fournie par un exploitant pour indiquer les périodes de service d'un membre d'équipage.

L'expression « tableau de service » est ici synonyme de « calendrier », « horaire », « répartition » et « rotation ».

4.3 RESPONSABILITÉS DE L'AUTORITÉ

4.3.1 Toutes les limites prescriptives pour la gestion de la fatigue ont pour objet de garantir que les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipage de cabine demeurent suffisamment vigilants pour remplir leurs fonctions à un niveau satisfaisant de performance et de sécurité, en toutes circonstances. Le principe fondamental est que chaque membre d'équipage de conduite ou de cabine doit être suffisamment reposé au moment où il commence une période de service de vol et que durant le vol il soit suffisamment vigilant pour remplir ses fonctions à un niveau satisfaisant de performance et de sécurité dans toutes les situations, normales ou anormales.

4.3.2 Le présent exemple vise à illustrer la manière dont les limites sont définies en ce qui concerne des variables susceptibles d'avoir une incidence sur la vigilance des membres d'équipage de conduite ou de cabine (p. ex. les heures de vol admissibles, les périodes de service et de service de vol et les

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

périodes de repos minimales) et qui sont appliquées lorsque les tableaux de service des équipages de conduite et des équipages de cabine sont établis. On peut prévoir que certaines de ces limites puissent être outrepassées mais seulement dans des circonstances que l'on ne pouvait raisonnablement anticiper au moment de la planification du vol.

4.3.3 Il s'agit d'un exemple parmi d'autres de la manière dont des limites prescriptives pour la gestion de la fatigue peuvent être définies.

4.4 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

4.4.1 L'exploitant doit reproduire dans son manuel d'exploitation les éléments qui conviennent à son type d'activités. Si un exploitant doit prévoir des vols qui ne peuvent être réalisés en respectant les limites publiées, il doit solliciter une dérogation. Dans ce cas, et avant que cette dérogation ne soit approuvée, l'exploitant doit démontrer à l'Autorité qu'elle assure un niveau de sécurité équivalent et que les objections concernant la sécurité sont prises en compte.

4.4.2 L'exploitant doit établir et publier suffisamment tôt les tableaux de service pour que les membres d'équipage de conduite et de cabine puissent prévoir un repos suffisant. Il tient compte des effets cumulatifs des longues périodes de service entrecoupées par des périodes de repos minimales, et évite de prévoir une série d'affectations qui risquent de perturber le rythme habituel des périodes de travail et de sommeil. Les tableaux de service doivent porter sur une période minimale de 07 jours.

4.4.3 L'exploitant doit planifier les vols de manière à les compléter dans les limites admises de la période de service de vol en tenant compte du temps nécessaire pour accomplir les tâches préalables au vol, de la durée du vol et des escales, et du type de vol. Les périodes minimales de repos nécessaires pour permettre un repos satisfaisant doivent être fondées sur le vol effectivement réalisé.

4.4.4 Pour éviter toute dégradation de la qualité du travail effectué par un membre d'équipage de conduite ou de cabine, l'exploitant doit prévoir la possibilité au membre d'équipage de prendre un repas si la période de service de vol dépasse 04 heures.

4.4.5 L'exploitant doit désigner pour chaque membre d'équipage de conduite et de cabine une base d'affectation où le membre commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service. L'exploitant doit veiller à ce que cette base d'affectation ait une certaine permanence.

4.4.6 L'exploitant ne doit pas exiger d'un membre d'équipage de conduite qu'il prenne les commandes d'un avion s'il sait ou soupçonne que le membre d'équipage en question est fatigué au point que la sécurité du vol puisse en être compromise.

4.5 RESPONSABILITÉS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

4.5.1 Un membre d'équipage de conduite ne doit pas prendre les commandes d'un avion lorsqu'il se sait ou se sent fatigué au point que la sécurité du vol puisse en être compromise.

4.5.2 Les membres d'équipage de conduite doivent faire le meilleur usage possible des installations et des occasions qui leur sont offertes de se reposer et de prendre des repas, et ils doivent prévoir et utiliser leurs périodes de repos pour s'assurer d'être pleinement reposés.

4.6 MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE ET DE CABINE.

Les dispositions qui suivent spécifient les limites applicables aux activités des membres d'équipage de conduite et de cabine.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

4.7 LIMITATION DES HEURES DE VOL ET DES PÉRIODES DE SERVICE

4.7.1 Nombre maximal d'heures de vol

4.7.1.1 Le nombre maximal d'heures de vol ne peut excéder :

- 14 heures par période de service de vol ;
- 55 heures par période de 7 jours consécutifs ou 100 heures par période de 28 jours consécutifs ;
- 900 heures par période de 365 jours consécutifs.

4.7.1.2 Les limites prescrites au point 4.7.1.1, alinéas b) et c), peuvent au choix être calculées en semaines, mois ou années civils. Dans de tels cas, d'autres limites devraient être spécifiées sur une période de deux ou trois mois civils.

4.7.2 Nombre maximal d'heures de service pour les équipages de conduite et les équipages de cabine

4.7.2.1 Le nombre d'heures de service ne peut excéder :

- 60 heures par période de 7 jours consécutifs ou par période d'une semaine ;
- 190 heures par période de 28 jours consécutifs ou par période d'un mois civil.

Note - Par service on entend toutes tâches accomplies sur instruction de l'exploitant. Il s'agit des activités suivantes, cette énumération n'étant toutefois pas exhaustive : la préparation avant le vol, la conduite du vol (qu'il s'agisse ou non d'un vol de transport aérien commercial), les activités après le vol, la formation donnée ou reçue (en classe, sur simulateur ou à bord), les heures de bureau ou d'administration prévues au tableau de service et les heures de mise en place. Les périodes de réserve devraient aussi être incluses dans la mesure où elles sont susceptibles de causer de la fatigue.

4.7.3 Nombre maximal d'heures de service de vol pour les équipages de conduite et de cabine

4.7.3.1 Le nombre d'heures de service de vol ne devrait pas excéder 14 heures.

4.7.3.2 Cette limite devrait pouvoir varier pour tenir compte de facteurs connus comme causant de la fatigue, notamment le nombre de secteurs prévus, l'heure locale du lieu de prise de service, l'organisation des périodes de repos et de sommeil par rapport au rythme circadien du membre d'équipage, l'organisation du temps de travail, et l'augmentation du nombre de membres d'équipage de conduite.

4.7.3.3 Les heures de prise de service de l'équipage devraient tenir compte de manière réaliste du temps nécessaire à l'accomplissement des tâches avant le vol qui concernent la sécurité et le service (le cas échéant) ; une période standard de 60 minutes doit être ajoutée au nombre d'heures de vol pour compléter les vérifications et les rapports. Dans les comptes rendus, la période qui précède le vol devrait compter comme période de service et comme période de service de vol, mais le temps accordé après le vol devrait être considéré comme faisant partie de la période de service.

4.7.3.4 La période maximale de service de vol de l'équipage de cabine peut excéder celle qui est applicable à l'équipage de conduite d'une durée égale à la différence entre leurs heures de prise de service.

4.7.3.5 Une période de service de vol peut être prolongée dans des circonstances opérationnelles imprévues de 02 heures au plus, à la discrétion exclusive du pilote commandant de bord. Avant d'exercer ce pouvoir, le pilote commandant de bord devrait s'assurer que tous les membres d'équipage nécessaires à la conduite de l'avion estiment être en état de le faire.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

4.7.4 Vols avec un équipage renforcé et relève en vol

4.7.4.1 La composition et le nombre de membres d'équipage de conduite présents pour assurer la relève en vol, ainsi que la qualité des installations de repos prévues, déterminent pour l'exploitant dans quelle mesure il est possible de prolonger les périodes de service de vol. A cet effet, l'exploitant maintient un équilibre raisonnable entre les périodes de repos et les périodes de service de vol. Le nombre de membres d'équipage de cabine est déterminé en tenant compte des lieux de repos disponibles et d'autres paramètres liés à l'exécution du vol.

4.7.4.2 L'exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de conduite et de cabine sont informés avant le début de la période de repos qui précède le vol du rôle qu'ils seront appelés à jouer (c'est-à-dire comme équipage principal ou de relève), de manière à ce qu'ils puissent planifier en conséquence leur repos avant le vol.

4.8 PÉRIODES MINIMALES DE REPOS

4.8.1 La période minimale de repos immédiatement avant d'entamer une période de service de vol ne peut être inférieure à 10 heures.

4.8.1.1 Des dispositions concernant le repos doivent être introduites en tenant compte de l'incidence des décalages horaires et des vols de nuit.

4.8.1.2 De plus longues périodes de repos doivent être accordées de façon régulière pour éviter une accumulation de fatigue.

4.8.1.2.1 Dans des circonstances opérationnelles imprévues, les périodes minimales de repos peuvent être réduites de 02 heure(s) au plus, à la discrétion du pilote commandant de bord.

4.8.1.2.2 Le temps qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine prend pour se déplacer afin de se rendre du lieu de repos au lieu de prise de service n'est pas compté dans le temps de service bien qu'il puisse être un facteur de fatigue. Un temps de déplacement excessif immédiatement avant le début d'une période de service de vol pourrait donc nuire à la capacité d'un membre d'équipage de conduite ou de cabine de résister à la fatigue accumulée en service ; il doit donc être pris en compte pour décider de l'endroit où un repos avant le vol devrait être pris.

4.7 POUVOIR DISCRETIONNAIRE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

4.7.1 Compte tenu de circonstances particulières qui pourraient être une cause de fatigue inhabituelle et après discussion avec les membres de l'équipage de conduite ou de cabine concernés, le pilote commandant de bord peut réduire (voir § 4.8.1.3) à sa discrétion la durée d'une période de service de vol et/ou augmenter une période minimale de repos de manière à éliminer tout effet néfaste sur la sécurité du vol.

4.7.2 Le pilote commandant de bord doit signaler à l'exploitant qu'il a fait usage de son pouvoir discrétionnaire pour prolonger ou réduire une période de service ou de repos.

4.8 DIVERS

4.8.1 Réserve

4.8.1.2 L'heure de début et de fin d'une période de réserve doit être définie et notifiée au moins 08 heures à l'avance, la durée de la période de réserve ne devant pas dépasser 08 heures.

4.8.1.3 Lorsqu'une période de réserve à un aéroport est immédiatement suivie d'une période de service de vol, le rapport entre cette période de réserve à l'aéroport et la période de service de vol assignée

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

doit être défini. Dans un tel cas, la période de réserve à l'aéroport, s'il y a lieu de croire qu'elle causera de la fatigue, est considérée comme faisant partie de la période de service et être pris en compte pour calculer le repos minimal avant la période de service de vol suivante.

4.8.1.4 Lorsqu'un exploitant demande à des membres d'équipage de conduite ou de cabine d'être en réserve en un lieu prévu par lui, il doit mettre à leur disposition un lieu de repos approprié pour ce faire.

4.8.2 Disponibilité

Lorsqu'il est exigé de membres d'équipage de conduite ou de cabine qu'ils soient disponibles pour qu'on les contacte pendant une brève période afin de leur donner des instructions pour un changement éventuel d'affectation, cette exigence ne doit pas empêcher les membres d'équipage d'avoir une période de repos avant de se présenter au travail. Le temps accumulé en disponibilité ne doit pas être comptabilisé dans le temps de service.

4.8.3 Mise en place

Tout le temps de mise en place est comptabilisé dans le temps de service ; en outre, le temps de mise en place avant une période de service sans période de repos entre les deux est comptabilisée comme temps de vol. Toutefois, le temps de mise en place ne doit pas être comptabilisé comme tronçon en service au moment de la planification ou du calcul de la période de service de vol.

4.9 ÉTATS

4.9.1 Afin que l'exploitant puisse s'assurer que son régime de gestion de la fatigue fonctionne comme prévu et tel qu'approuvé, il lui faut conserver pendant 24 mois des états des périodes de service et de repos effectives pour faciliter les inspections par le personnel autorisé de l'exploitant et les contrôles par l'Autorité.

4.9.2 L'exploitant doit s'assurer que ces états contiennent au moins les éléments suivants pour chaque membre d'équipage de conduite ou de cabine :

- a) le début, la durée et la fin de chaque période de service de vol ;
- b) le début, la durée et la fin de chaque période de service ;
- c) les périodes de repos ;
- d) le temps de vol.

4.9.3 L'exploitant doit aussi conserver dans ses dossiers des informations sur chaque occasion où le pilote commandant de bord a exercé ses pouvoirs discrétionnaires (voir § 4.9.1). Si des décisions discrétionnaires doivent être prises pour des raisons similaires dans plus de 10 pour cent des fois où une route ou un réseau de routes est emprunté, il est probable que l'objet de la présente disposition n'est pas respecté et il peut s'ensuivre une fatigue excessive. Des arrangements doivent être pris afin de modifier l'horaire ou la planification des équipages pour réduire la fréquence de ces occurrences. Un État peut aussi exiger que des copies de certains dossiers soient communiquées.

4.9.4 Les membres d'équipage de conduite doivent tenir un état personnel de leurs heures de vol quotidiennes.

4.9.5 Tout exploitant, dispatcher et membre d'équipage utilise les tableaux 1 et 2 ci-dessous pour établir toute programmation et exigence en conformité avec le temps de vol des membres d'équipage, les périodes de service et de repos dans les opérations de transport aérien public.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

Tableau 1

CONDITIONS REQUISES POUR LA REDUCTION DU REPOS DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE.			
Période de service pour équipage de conduite (Heures)	Période de repos normale. (Heures)	Réduction de la période de repos autorisée (Heure)	Prochaine période de repos s'il y avait eu réduction
Moins de 8	9	8	10
8-9	10	8	11
9 ou plus	11	9	12

Tableau 2

CONDITIONS REQUISES POUR LA REDUCTION DU REPOS DU PERSONNEL DE CABINE				
Période de service programmée (Heures)	Personnel de Cabine supplémentaires Requis	Période normale de repos (Heures)	Réduction de la période de repos autorisée (Heure)	Prochaine période de repos s'il y avait eu réduction
14 ou moins	0	9	8	10
14-16	1	12	10	14
17-18	2	12	10	14
18-20	3	12	10	14

4.9.6 Chaque exploitant doit avoir des périodes de vols et de service reconnues par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.5.10.1-B SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

Un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) établi compte tenu des dispositions du RACD 08 – partie1, 8.5.10.1(g), comprend au minimum les éléments ci-après :

1 POLITIQUE ET DOCUMENTATION RELATIVES AU FRMS

1.1 Politique relative au FRMS

1.1.1 L'exploitant doit définir sa politique relative au FRMS, tous les éléments du système étant clairement identifiés.

1.1.2 La politique prescrit que la portée des activités liées au FRMS est clairement définie dans le manuel d'exploitation.

1.1.3 La politique doit :

- (a) rendre compte de la responsabilité partagée de la direction, des équipages de conduite et de cabine ainsi que des autres personnels concernés ;
- (b) énoncer clairement les objectifs de sécurité du FRMS ;
- (c) être signée par le dirigeant de l'organisation qui doit rendre des comptes ;
- (d) être diffusée, avec un soutien visible, dans tous les domaines et à tous les niveaux appropriés de l'organisation ;
- (e) énoncer l'engagement de la direction en faveur de comptes rendus de sécurité efficaces ;
- (f) énoncer l'engagement de la direction envers la fourniture de ressources suffisantes pour le FRMS ;
- (g) énoncer l'engagement de la direction pour l'amélioration continue du FRMS ;
- (h) exiger l'établissement de lignes claires en matière l'obligation de rendre compte pour la direction, les équipages de conduite et de cabine et les autres personnels concernés ;
- (i) être examinée périodiquement pour veiller à ce qu'elle demeure pertinente et appropriée.

1.2 Documentation relative au FRMS

L'exploitant élabore et tient à jour une documentation relative au FRMS qui énonce et consigne :

- (a) la politique et les objectifs du FRMS ;
- (b) les processus et les procédures du FRMS ;
- (c) les responsabilités, les obligations et les pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures du FRMS ;
- (d) les mécanismes relatifs à l'engagement permanent de la direction, des équipages de conduite et de cabine et des autres personnels concernés ;
- (e) les programmes et les besoins en matière de formation sur le FRMS et les fiches de présence ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (f) les temps de vol, périodes de service et périodes de repos programmés et réels, avec les dérogations importantes et les motifs des dérogations notées ;
- (g) les résultats du FRMS, notamment les constatations issues des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

2 PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

2.1 Détection des dangers

Note 1- Des dispositions relatives à la protection des données sur la sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent au RACD 19.

Note 2 – L'exploitant doit mettre en place et entretenir trois processus fondamentaux et documentés de détection des dangers liés à la fatigue :

2.1.1 Processus prédictif

Le processus prédictif détectera les dangers liés à la fatigue au moyen de l'examen des horaires des équipages et de la prise en compte des facteurs dont on sait qu'ils influent sur le sommeil et la fatigue ainsi que de leurs effets sur la performance.

Les éléments d'examen peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- (a) l'expérience opérationnelle de l'exploitant ou de l'industrie et les données collectées concernant des types d'activités similaires ;
- (b) les pratiques d'établissement d'horaires basées sur des éléments probants ;
- (c) des modèles biomathématiques.

2.1.2 Processus proactif

Le processus proactif détectera les dangers liés à la fatigue présents dans les activités aériennes en cours. Les éléments utilisés à cette fin peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- (a) des déclarations volontaires de risques de fatigue ;
- (b) des sondages sur la fatigue des membres d'équipage ;
- (c) des données pertinentes sur la performance des membres d'équipage de conduite et de cabine ;
- (d) des bases de données et des études scientifiques disponibles ;
- (e) des analyses des heures de travail programmées par rapport aux heures de travail réelles.

2.1.3 Processus réactif

Le processus réactif déterminera la part des dangers liés à la fatigue dans les comptes rendus et événements associés à des conséquences négatives potentielles pour la sécurité, afin d'établir comment l'incidence de la fatigue aurait pu être limitée.

Le processus peut être déclenché au moins par l'un quelconque des éléments suivants :

- (a) comptes rendus de fatigue ;
- (b) rapports confidentiels ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (c) rapports d'audit ;
- (d) incidents ;
- (e) événements mis en évidence par l'analyse de données de vol.

2.2 Évaluation des risques

2.2.1 L'exploitant élabore et met en œuvre des procédures d'évaluation des risques qui permettent de déterminer la probabilité et la gravité potentielle d'événements liés à la fatigue et de savoir quand les risques correspondants imposent des mesures d'atténuation.

2.2.2 Les procédures d'évaluation des risques portent sur les dangers détectés et établissent un lien entre ces dangers et :

- (a) les processus d'exploitation ;
- (b) leur probabilité ;
- (c) les conséquences possibles ;
- (d) l'efficacité des mesures de sécurité et de maîtrise en place.

2.3 Atténuation des risques

L'exploitant élabore et met en œuvre des procédures d'atténuation des risques qui :

- (a) sélectionnent les stratégies d'atténuation appropriées ;
- (b) mettent en œuvre les stratégies d'atténuation ;
- (c) suivent la mise en œuvre et l'efficacité des stratégies.

3 PROCESSUS D'ASSURANCE DE LA SECURITE DANS LE CADRE DU FRMS

L'exploitant doit mettre en œuvre et entretenir, dans le cadre du FRMS, des processus d'assurance de la sécurité qui :

- (a) assurent une surveillance continue du fonctionnement du FRMS, l'analyse des tendances et une fonction de mesurage aux fins de la validation de l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité liés à la fatigue. Les sources des données peuvent notamment comprendre les suivantes :
 - (1) comptes rendus et enquêtes sur les dangers ;
 - (2) audits et sondages ;
 - (3) examens et études sur la fatigue.
- (b) créent un mécanisme formel pour la gestion du changement qui peut, entre autres :
 - (1) détecter les changements dans l'environnement d'exploitation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - (2) détecter les changements au sein de l'organisation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - (3) examiner les outils disponibles qui pourraient servir à l'entretien ou à l'amélioration du fonctionnement du FRMS avant la mise en œuvre de modifications ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (c) permettent d'améliorer sans relâche le FRMS, notamment :
- (1) de supprimer ou modifier les mesures de maîtrise des risques qui ont eu des incidences non prévues ou qui ne sont plus nécessaires suite à des changements intervenus dans l'environnement d'exploitation ou au sein de l'organisation ;
 - (2) d'évaluer régulièrement les installations, l'équipement, la documentation et les procédures ;
 - (3) de déterminer s'il est nécessaire d'introduire des processus et procédures supplémentaires pour atténuer de nouveaux risques liés à la fatigue.

4 PROCESSUS DE PROMOTION DU FRMS

Les processus de promotion du FRMS appuient le perfectionnement constant du FRMS, l'amélioration continue de son fonctionnement général et la réalisation de niveaux de sécurité optimaux. L'exploitant élabore et met en œuvre, dans le cadre de son FRMS :

- (a) des programmes de formation destinés à garantir des compétences qui contiennent aux rôles et responsabilités de la direction, des équipages de conduite et de cabine et de tous les autres personnels visés par le FRMS ;
- (b) un plan de communication efficace sur le FRMS qui :
 - (1) énonce les politiques, procédures et responsabilités relatives au FRMS à toutes les parties prenantes concernées ;
 - (2) précise les voies de communication utilisées pour rassembler et diffuser les renseignements concernant le FRMS.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.6.1.2 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

1. OBJET ET PORTÉE

La présente norme de mise en œuvre a pour objet de donner des orientations sur le niveau de performances visé par les dispositions du RACD 08 partie 1, 8.6.1.2 en ce qui concerne les avions de transport subsoniques à turbomachines équipés de deux moteurs ou plus et dont la masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité est supérieure à 5 700 kg. Cependant, il peut s'appliquer, le cas échéant, à tous les avions subsoniques à moteurs alternatifs ou à turbomachines équipés de deux, trois ou quatre moteurs. Les avions équipés de deux, trois ou quatre moteurs alternatifs qui ne peuvent pas respecter les dispositions de cette norme peuvent continuer d'être utilisés.

La présente norme de mise en œuvre ne s'applique pas aux avions à décollage et atterrissage courts (ADACs) ou aux avions à décollage et atterrissage verticaux (ADAVs).

2. DÉFINITIONS

Distance de roulement utilisable au décollage (TORA). Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

Distance utilisable au décollage (TODA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un.

Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.


Distance utilisable à l'atterrissage (LDA). Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

Escompté. Ce terme, utilisé pour qualifier diverses performances (vitesse ascensionnelle ou pente de montée, par exemple), désigne la performance standard pour le type d'avion, dans les conditions appropriées (masse, altitude et température, par exemple).

État de la surface de la piste. Conditions à la surface de la piste. Une piste peut être sèche, mouillée ou contaminée :

- a) **Piste contaminée.** Piste dont plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées (que ce soit par endroits isolés ou non) est recouverte :
 - d'une pellicule d'eau ou de neige fondante de plus de 3 mm (0,125 po) d'épaisseur ; ou
 - d'une couche de neige poudreuse de plus de 20 mm (0,75 po) d'épaisseur ; ou
 - de neige compactée ou de glace, y compris de la glace mouillée.
- b) **Piste sèche.** Piste qui ne présente ni contaminants ni humidité visible sur la surface délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées.
- c) **Piste mouillée.** Piste qui n'est ni contaminée, ni sèche.

Dans certains cas, il peut être approprié de considérer une piste comme étant contaminée même lorsqu'elle ne répond pas à la définition ci-dessus. Par exemple, si l'eau, la neige fondante, la neige ou la glace recouvre moins de 25 % de la surface de la piste mais qu'elle se trouve sur la partie où la rotation ou l'envol se produit ou l'avion atteint une vitesse élevée de roulement au décollage, l'effet risque d'être beaucoup plus important que si la contamination est rencontrée au début du roulement au décollage, à basse vitesse. En pareil cas, la piste devrait être considérée comme étant contaminée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

De même, une piste qui est sèche dans la partie où l'avion freinerait en cas de décollage interrompu à vitesse élevée mais qui est humide ou mouillée (sans profondeur d'eau mesurable) dans la partie où l'avion accélère peut être considérée comme étant sèche aux fins du calcul des performances au décollage. Par exemple, si la piste était humide sur les premiers 25 % et sèche sur le reste de sa longueur, on la considérerait comme étant mouillée, conformément à la définition ci-dessus. Cependant, étant donné qu'une piste mouillée n'influe pas sur l'accélération et qu'en cas de décollage interrompu, le freinage s'effectuerait sur une surface sèche, il serait approprié d'utiliser les performances au décollage sur piste sèche.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Pour les besoins du présent exemple, le point dont il est question ci-dessus correspond à la partie la plus basse de l'avion et le niveau de référence correspond à la surface de décollage ou à la surface d'atterrissage, selon le cas.

Humidité de référence. La relation entre la température et l'humidité de référence se définit de la façon suivante :

- pour une température inférieure ou égale à celle de l'atmosphère type, l'humidité relative est de 80 %,
- pour une température égale ou supérieure à celle de l'atmosphère type augmentée de 28 °C, l'humidité relative est de 34 %,
- pour une température comprise entre celle de l'atmosphère type et cette même température augmentée de 28 °C, l'humidité relative varie de façon linéaire entre les taux d'humidité spécifiés pour ces températures.

Pente nette de montée. Dans les présentes spécifications, la pente nette de montée est la valeur obtenue en déduisant de la pente de montée escomptée la performance de manœuvre (c'est-à-dire la pente correspondant à la puissance nécessaire à la manœuvre) et la marge (c'est-à-dire la pente de montée nécessaire pour compenser les variations de performances dont il n'est pas prévu de tenir compte explicitement en exploitation).

Piste à couche de frottement rainurée ou poreuse. Piste en dur réalisée avec des rainures transversales ou une couche de frottement poreuse (PFC) de façon à présenter de meilleures caractéristiques de freinage lorsqu'elle est mouillée.

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.

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.

Température déclarée. Température choisie de manière que, lorsqu'elle est utilisée aux fins de la détermination des performances, le niveau moyen de sécurité pour une série de vols ne soit pas inférieur à celui qui serait obtenu si l'on utilisait les températures données dans les prévisions officielles.

VC (Vitesse corrigée). La vitesse corrigée est égale à la lecture de l'anémomètre corrigée des erreurs de position et des erreurs de l'instrument. [La correction de compressibilité adiabatique au niveau de la mer, appliquée aux indications de l'anémomètre, rend la vitesse corrigée égale à la vitesse vraie (VV) au niveau de la mer en atmosphère type.]

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

V_{SO}. Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage. (Voir Exemple n° 1, paragraphe 2.4.)

V_{S1}. Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé. (Voir Exemple n° 1, paragraphe 2.5.)

Voir le Chapitre 1, RACD 08- Partie 1 et RACD 14- Volume I, pour d'autres définitions.

Les termes « distance d'accélération-arrêt », « distance de décollage », « V₁ », « roulement au décollage », « trajectoire nette d'envol », « trajectoire nette de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement » et « trajectoire nette de vol en croisière avec deux moteurs hors de fonctionnement » applicables aux avions ont leur propre définition dans les règlements de navigabilité en fonction desquels les avions ont été certifiés. Si l'une de ces définitions est jugée inadéquate, c'est une définition spécifiée par l'Autorité qui sera utilisée.

VV (Vitesse vraie). Vitesse de l'avion par rapport à l'air calme.

3. GÉNÉRALITÉS

3.1 Les dispositions des sections 4 à 7 doivent être respectées, sauf autorisation expresse de l'Autorité dans le cas où des conditions spéciales rendent l'application stricte de ces dispositions inutiles pour la sécurité.

3.2 La conformité aux dispositions des sections 4 à 7 est établie en utilisant les données sur les performances consignées dans le manuel de vol et en accord avec d'autres spécifications d'emploi applicables. Les limites consignées dans le manuel de vol ne peuvent, en aucun cas, être dépassées. Cependant, des limites supplémentaires peuvent être appliquées lorsque l'on fait face à des conditions d'exploitation qui ne sont pas mentionnées dans le manuel de vol. Les données de performance figurant dans le manuel de vol peuvent être complétées par d'autres données acceptables pour l'Autorité, s'il y a lieu, pour démontrer la conformité avec les dispositions des sections 4 à 7. Lorsque l'on applique les facteurs prescrits dans la présente norme, on peut tenir compte de tous les facteurs opérationnels déjà incorporés dans les données du manuel de vol pour éviter une double application de facteurs.

3.3 Les procédures consignées dans le manuel de vol doivent être appliquées à moins que les conditions d'exploitation n'exigent l'emploi de procédures modifiées pour maintenir le niveau de sécurité désiré.

4. LIMITES RELATIVES AUX PERFORMANCES DE DÉCOLLAGE

4.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse consignée dans le manuel de vol pour le décollage à l'altitude de l'aérodrome et à la température ambiante régnant au moment du décollage.

4.2 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse telle que, compte tenu de la consommation normale de carburant et de lubrifiant pour atteindre l'aérodrome de destination et les aérodromes de décollage à destination, la masse à l'arrivée dépasse la masse consignée dans le manuel de vol pour l'atterrissage à l'altitude de chacun des aérodromes considérés et aux températures ambiantes prévues pour le moment de l'atterrissage.

4.3 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse à laquelle est démontrée la conformité avec les dispositions des paragraphes 4.3.1 à 4.3.3 relatives aux distances minimales associées au décollage consignées dans le manuel de vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

4.3.1 La distance de roulement nécessaire au décollage ne doit pas dépasser la distance de roulement utilisable au décollage.

4.3.2 La distance d'accélération-arrêt nécessaire ne doit pas dépasser la distance d'accélération-arrêt utilisable.

4.3.3 La distance nécessaire au décollage ne doit pas dépasser la distance utilisable au décollage.

4.3.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du paragraphe 4.3, l'exploitant utilise la même valeur de V1 pour les phases continue et non continue de décollage. *

4.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du paragraphe 4.3, l'exploitant tient compte des paramètres suivants :

- a) altitude-pressure de l'aérodrome ;
- b) température ambiante à l'aérodrome ;
- c) état et type de la surface de la piste ;
- d) pente de la piste dans la direction du décollage ;
- e) pente de la piste ;
- f) maximum de 50 % du composant vent debout signalé ou minimum de 150 % de la composante vent arrière signalée ;
- g) réduction, le cas échéant, de la longueur de la piste par suite de l'alignement de l'avion sur la piste en vue du décollage.

4.5 Il n'est pas tenu compte de la longueur du prolongement d'arrêt ni de la longueur du prolongement dégagé à moins que ces éléments ne soient conformes aux normes correspondantes du RACD 14-Volume I.

5. LIMITES RELATIVES AU FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES AU DÉCOLLAGE

5.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse consignée dans le manuel de vol comme correspondant à une trajectoire nette d'envol permettant de franchir tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) ou une marge latérale d'au moins 90 m (300 ft) augmentée de $0,125D$, D étant la distance horizontale parcourue par l'avion depuis l'extrémité de la distance utilisable au décollage, sauf comme il est prévu aux paragraphes 5.1.1 à 5.1.3.

Dans le cas des avions d'envergure inférieure à 60 m (200 ft), on peut utiliser une marge horizontale égale à la moitié de l'envergure de l'avion augmentée de 60 m (200 ft), plus $0,125D$. En déterminant les déviations admissibles de la trajectoire nette d'envol en vue d'éviter les obstacles avec des marges au moins égales aux distances prescrites, on doit supposer que l'avion n'est pas incliné avant que la marge verticale entre la trajectoire nette d'envol et les obstacles n'atteigne au moins la moitié de l'envergure, et dans tous les cas une hauteur non inférieure à 15,2 m (50 ft), et qu'ensuite, l'inclinaison latérale ne dépasse pas 15° , sauf comme il est prévu au paragraphe 5.1.4.

La trajectoire nette d'envol considérée est celle qui correspond à l'altitude de l'aérodrome, à la température ambiante et à un maximum de 50 % de la composante vent debout, ou un minimum de 150 % de la composante vent arrière, signalée au moment du décollage. L'aire de prise en compte des obstacles au décollage définie ci-dessus est censée tenir compte de l'effet des vents traversiers.

5.1.1 Lorsque la trajectoire prévue ne comporte aucun changement de cap supérieur à 15° ,

- a) soit dans le cas de vols effectués en VMC de jour, ou
- b) soit dans le cas de vols effectués avec des aides à la navigation telles que le pilote peut maintenir

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

l'avion sur la trajectoire prévue avec la même précision qu'au cours des vols prévus au sous paragraphe 5.1.1, alinéa a), il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 300 m (1 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.2 Lorsque la trajectoire prévue ne comporte aucun changement de cap supérieur à 15°, dans le cas de vols effectués en IMC ou en VMC de nuit, sauf comme il est prévu au paragraphe 5.1.1, alinéa b), et lorsque la trajectoire prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15°, dans le cas de vols effectués en VMC de jour, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 600 m (2 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.3 Lorsque la trajectoire prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15°, dans le cas de vols effectués en IMC ou en VMC de nuit, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 900 m (3 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.4 Un pilote peut incliner un avion de plus de 15° lorsqu'il se trouve à une hauteur inférieure à 120 m (400 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, à condition de suivre des procédures spéciales qui lui permettent de le faire en sécurité dans toutes les circonstances. L'angle d'inclinaison ne doit pas dépasser 20° entre 30 m (100 ft) et 120 m (400 ft), et 25° au-dessus de 120 m (400 ft).

L'exploitant doit utiliser des méthodes approuvées par l'Autorité pour tenir compte de l'effet de l'angle d'inclinaison sur la vitesse et la trajectoire de vol, y compris les augmentations de distance résultant de l'emploi de vitesses de vol accrues.

La trajectoire nette d'envol sur laquelle l'avion est incliné de plus de 15° doit dégager tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) par rapport à la partie la plus basse de l'avion incliné, à l'intérieur de la marge horizontale spécifiée à la sous-section 5.1. L'emploi d'angles d'inclinaison supérieurs à ceux qui sont indiqués ci-dessus est soumis à l'approbation de l'Autorité.

6. LIMITES D'EMPLOI EN CROISIÈRE

6.1 Généralités

Un avion équipé de trois moteurs ou plus ne doit se trouver, en aucun point de la trajectoire prévue, à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aéroport répondant aux spécifications de distance prévues pour les aéroports de dégagement (voir sous-section 7.3) et où l'on considère que les conditions d'atterrissage donnent toutes garanties de sécurité, à moins que l'avion ne remplisse les conditions prescrites au sous-paragraphe 6.3.1.1.

6.2 Un moteur hors de fonctionnement

6.2.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol, permet de respecter les dispositions du sous-paragraphe 6.2.1.1 ou 6.2.1.2 en tous les points de la route.

La trajectoire nette de vol a une pente positive à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aéroport où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance du moteur. La trajectoire nette de vol utilisée correspond aux températures ambiantes prévues le long de la route. Pour les conditions météorologiques dans lesquelles des dispositifs de protection contre le givrage doivent être utilisables, il est tenu compte de l'incidence de l'emploi de tels dispositifs sur les données relatives à la trajectoire nette de vol.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

6.2.1.1 La pente de la trajectoire nette de vol est positive à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus du sol et des obstacles situés sur la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

6.2.1.2 La trajectoire nette de vol est telle qu'elle permet à l'avion de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à un aéroport où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions de la sous-section 7.3, en franchissant avec une marge verticale d'au moins 600 m (2 000 ft) le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Les dispositions des points 6.2.1.2.1 à 6.2.1.2.5 sont applicables.

6.2.1.2.1 Il est supposé que la défaillance du moteur se produise au point le plus critique de la route, compte tenu du délai de décision du pilote et des erreurs possibles de navigation.

6.2.1.2.2 Il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol.

6.2.1.2.3 Le largage de carburant en vol est permis dans la mesure où il n'empêche pas d'atteindre l'aéroport avec une réserve de carburant suffisante et si une procédure exempte de danger est utilisée.

6.2.1.2.4 L'aéroport où l'avion est censé atterrir après défaillance du moteur est précisé dans le plan de vol opérationnel, et satisfait aux minimums opérationnels d'aéroport appropriés pour l'heure d'utilisation prévue.

6.2.1.2.5 La consommation de carburant et de lubrifiant après l'arrêt du moteur est celle dont il est tenu compte pour l'établissement des renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol.

6.3 Deux moteurs hors de fonctionnement — avions équipés de trois moteurs ou plus

6.3.1 Les avions qui ne remplissent pas les conditions prescrites à la sous-section 6.1 remplissent les conditions prescrites au sous-paragraphe 6.3.1.1.

6.3.1.1 Aucun avion ne commence un décollage à une masse supérieure à celle qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec deux moteurs hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol, permet à l'avion de poursuivre son vol depuis le point où l'on suppose que la défaillance simultanée de deux moteurs se produira jusqu'à un aéroport où la spécification de distance d'atterrissage applicable aux aéroports de dégagement (voir sous-section 7.3) est respectée et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué.

La trajectoire nette de vol franchit avec une marge verticale d'au moins 600 m (2 000 ft) le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. La trajectoire nette de vol considérée correspond aux températures ambiantes prévues le long de la route. Pour les altitudes auxquelles et les conditions météorologiques dans lesquelles des dispositifs de protection contre le givrage doivent être utilisables, il est tenu compte de l'incidence de l'emploi de tels dispositifs sur les données relatives à la trajectoire nette de vol. Les dispositions des points 6.3.1.1.1 à 6.3.1.1.5 sont applicables.

6.3.1.2 On suppose que la défaillance des deux moteurs se produira au point le plus critique de la portion de la route où l'avion est à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aéroport où la spécification de distance d'atterrissage applicable aux aéroports de dégagement (voir sous-section 7.3) est respectée et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué.

6.3.1.3 La trajectoire nette de vol a une pente positive à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aéroport où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance des deux moteurs.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

6.3.1.4 Le largage de carburant en vol est permis dans la mesure où il est conforme aux dispositions du point 6.3.1.1.4 et si une procédure exempte de danger est utilisée.

6.3.1.5 On admet que la masse de l'avion au point où l'on suppose que la défaillance des deux moteurs se produira n'est pas inférieure à la masse incluant une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aérodrome à une hauteur d'au moins 450 m (1 500 ft) à la verticale de la surface d'atterrissage et pour voler ensuite pendant 15 minutes au régime de croisière.

6.3.1.6 La consommation de carburant et de lubrifiant après l'arrêt des moteurs est celle dont il est tenu compte pour établir les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol.

7. LIMITES D'EMPLOI À L'ATTERRISSAGE

7.1 Aérodrome de destination — pistes sèches

7.1.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à celle qui, à partir d'une hauteur de 15,2 m (50 ft) au-dessus du seuil, permet à l'avion d'effectuer un atterrissage avec arrêt complet à l'aérodrome de destination prévu :

- sur moins de 60 % de la distance utilisable à l'atterrissage, dans le cas des avions à turboréacteurs ;
- sur moins de 70 % de la distance utilisable à l'atterrissage, dans le cas des avions à turbopropulseurs.

On admet que la masse de l'avion est diminuée de la masse de carburant et de lubrifiant consommée prévue pour le trajet jusqu'à l'aérodrome de destination prévu. Les dispositions des sous-paragraphes 7.1.1.1 et 7.1.1.2 ou 7.1.1.3 sont respectées.

7.1.1.1 On admet que l'avion atterrit sur la piste la plus favorable et dans la direction la plus favorable, en air calme.

7.1.1.2 On admet que l'avion atterrit sur la piste qui convient le mieux dans les conditions de vent qu'on peut s'attendre à trouver sur l'aérodrome au moment de l'atterrissage, compte tenu de la vitesse et de la direction probables du vent, des caractéristiques de manœuvre au sol de l'avion et d'autres facteurs (aides à l'atterrissage, topographie).

7.1.1.3 Si les dispositions du paragraphe 7.1.1.2 ne sont pas intégralement respectées, l'avion peut décoller si l'aérodrome de dégagement à destination désigné permet de respecter les dispositions du paragraphe 7.3.

7.1.1.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du paragraphe 7.1.1, il conviendrait de tenir compte au moins des facteurs suivants :

- altitude-pression de l'aérodrome ;
- pente de la piste dans la direction de l'atterrissage, si elle est supérieure à +/- 2,0 % ;
- maximum de 50 % de la composante vent debout ou minimum de 150 % de la composante vent arrière.

7.2 Aérodrome de destination — pistes mouillées ou contaminées

7.2.1 Lorsque les messages ou les prévisions météorologiques appropriées, ou une combinaison de ces messages et prévisions, indiquent que la piste pourrait être mouillée à l'heure d'arrivée prévue, la

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

distance utilisable à l'atterrissage doit être égale à au moins 115 % de la distance nécessaire à l'atterrissage déterminée conformément aux dispositions de la sous-section 7.1.

7.2.2 Une distance d'atterrissage sur piste mouillée inférieure à celle qui est prescrite au paragraphe 7.2.1 mais non inférieure à celle qui est prescrite à la sous-section 7.1 peut être utilisé si le manuel de vol contient des renseignements supplémentaires spécifiques sur les distances d'atterrissage sur piste mouillée.

7.2.3 Lorsque les messages ou les prévisions météorologiques appropriées, ou une combinaison de ces messages et prévisions, indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure d'arrivée prévue, la distance utilisable à l'atterrissage doit être égale à la plus grande des valeurs suivantes :

- a) la distance d'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du paragraphe 7.2.1 ; ou
- b) la distance d'atterrissage déterminée en fonction des données sur la distance d'atterrissage sur piste contaminée, intégrant une marge de sécurité acceptable par l'Autorité.

7.2.4 Si la conformité aux dispositions du paragraphe 7.2.3 n'est pas démontrée, l'avion peut décoller si un aérodrome de dégagement à destination a été désigné qui permet de respecter les dispositions du paragraphe 7.2.3 et sous-section 7.3.

7.2.5 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions des paragraphes 7.2.2 et 7.2.3, les critères du paragraphe 7.1 doivent être appliqués en conséquence. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 7.1.1 à la détermination de la distance d'atterrissage sur piste mouillée ou contaminée exigée aux paragraphes 7.2.2 et 7.2.3.

7.3 **Aérodrome de dégagement à destination**

Un aérodrome ne doit pas être désigné comme aérodrome de dégagement à destination s'il ne permet pas à l'avion, à la masse prévue lors de l'arrivée à cet aérodrome, de respecter les dispositions des paragraphes 7.1 et 7.2.1 ou 7.2.2, compte tenu de la distance nécessaire à l'atterrissage pour l'altitude de l'aérodrome de dégagement et des autres spécifications d'emploi applicables à l'aérodrome de dégagement.

7.4 **Analyse des performances avant l'atterrissage**

L'exploitant donne à l'équipage de conduite une méthode pour garantir qu'un atterrissage avec arrêt complet, avec une marge de sécurité acceptable par l'Autorité, qui correspond au moins au minimum spécifié dans le manuel de vol de l'avion (AFM) du titulaire du certificat de type, ou l'équivalent, puisse être fait sur la piste à utiliser, dans les conditions en vigueur au moment de l'atterrissage et compte tenu des moyens de décélération qui seront employés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.6.1.4 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS APPROUVÉS D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC).

(Voir le Chapitre 6 § 8.6.1.4(a))

Les spécifications de navigabilité et d'exploitation prévues conformément au § 8.6.1.4(a) répondront aux exigences suivantes :

1. FIABILITÉ DU MOTEUR À TURBINE

1.1 Pour garantir la fiabilité du moteur à turbine, le taux de perte de puissance devra être inférieur à 1 pour 100 000 heures de fonctionnement.

Note. — Dans ce contexte, la perte de puissance est définie comme toute perte de puissance dont la cause peut être imputée à un moteur défectueux, ou à une conception ou une installation défectueuse d'un élément de moteur, y compris la conception ou l'installation de systèmes secondaires d'alimentation en carburant ou de commande de moteur (voir la NMO 8.6.1.4-A).

1.2 L'exploitant doit être responsable du contrôle des tendances des moteurs.

1.3 Pour tenir au minimum la probabilité d'une panne de moteur en vol, le moteur doit être équipé :

- a) d'un système d'allumage qui se met en marche automatiquement, ou qui peut être mis en marche manuellement pour le décollage et l'atterrissage ainsi que pendant le vol, en cas d'humidité visible ;
- b) d'un système de détection magnétique de particules ou d'un système équivalent qui contrôle le moteur, la boîte d'accessoires et la boîte de réduction, et qui fournit un signal à l'équipage de conduite ;
- c) d'un dispositif de commande d'urgence de la puissance du moteur qui permet de continuer à conduire le moteur sur une plage de puissance suffisante pour terminer le vol en toute sécurité en cas de panne raisonnablement prévisible du régulateur de carburant.

2. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT

Les avions monomoteurs à turbine dont l'exploitation de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) est approuvée doivent être dotés des systèmes et de l'équipement ci-après afin de garantir la sécurité continue du vol et d'aider à l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur, dans toutes les conditions d'exploitation admissibles :

- a) deux systèmes distincts de génération électrique, chacun étant capable d'alimenter toutes les combinaisons probables de charges électriques continues en vol pour les instruments, l'équipement et les systèmes requis pour l'exploitation de nuit et/ou en IMC ;
- b) un radioaltimètre ;
- c) un système d'alimentation électrique d'urgence d'une capacité et d'une autonomie permettant au moins, en cas de perte de l'installation de génération de puissance :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- 1) de maintenir en fonctionnement tous les instruments de vol, systèmes de communication et systèmes de navigation essentiels durant une descente, depuis l'altitude maximale homologuée en configuration de vol plané jusqu'à la fin de l'atterrissage ;
 - 2) de sortir les volets et le train d'atterrissage, le cas échéant ;
 - 3) d'alimenter un réchauffeur de tube pitot, qui doit lui-même alimenter un indicateur de vitesse anémométrique bien visible pour le pilote ;
 - 4) d'alimenter le phare d'atterrissage prévu à l'alinéa j) ;
 - 5) de permettre le redémarrage du moteur, s'il y a lieu ;
 - 6) d'alimenter le radioaltimètre ;
- d) deux indicateurs d'assiette alimentés par des sources indépendantes ;
 - e) un moyen de faire au moins une tentative de redémarrage du moteur ;
 - f) un radar météorologique embarqué ;
 - g) un système de navigation de surface homologué, dans lequel il est possible de programmer les positions des aérodromes et des zones où des atterrissages forcés en sécurité peuvent être effectués, et qui fournit instantanément des renseignements sur la trajectoire et la distance vers ces positions ;
 - h) pour les vols de transport de passagers, des sièges passagers et des supports qui répondent aux normes de performance avec épreuve dynamique et qui sont dotés d'un harnais de sécurité ou d'une ceinture de sécurité avec bandoulière ;
 - i) dans les avions pressurisés, une réserve d'oxygène d'appoint suffisante pour tous les occupants en cas de descente consécutive à une panne de moteur, à la performance maximale en vol plané, depuis l'altitude maximale homologuée jusqu'à une altitude à laquelle l'oxygène d'appoint n'est plus nécessaire ;
 - j) un phare d'atterrissage indépendant du train d'atterrissage et capable d'éclairer de façon satisfaisante la zone de toucher en cas d'atterrissage forcé de nuit ;
 - k) un système d'avertissement d'incendie de moteur.

3. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS

L'Autorité exige que la liste minimale d'équipements d'un exploitant approuvé en conformité au § 8.6.1.4, spécifie l'équipement de vol requis pour l'exploitation de nuit et/ou en IMC, et pour l'exploitation de jour/en VMC.

4. RENSEIGNEMENTS CONTENUS DANS LE MANUEL DE VOL

Le manuel de vol doit contenir des indications sur les limites, les procédures, l'état d'approbation et les autres renseignements pertinents à l'exploitation d'un avion monomoteur à turbine de nuit et/ou en IMC.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

5. COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS

5.1 Les exploitants ayant reçu une approbation pour effectuer des vols monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC rendront compte de tous les cas de défaillance, d'anomalie de fonctionnement et de défektivité grave à l'Autorité, qui à son tour avisera l'État de conception.

5.2 L'Autorité examine les données de sécurité et contrôle l'information concernant la fiabilité de manière à pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires à la réalisation du niveau de sécurité visé. L'Autorité avise le détenteur de certificat de type approprié et l'État de conception des événements importants ou des tendances qui suscitent des préoccupations particulières.

6. PLANIFICATION DE L'EXPLOITANT

6.1 La planification des routes par l'exploitant tiendra compte de tous les renseignements pertinents dans l'évaluation des routes ou des régions d'exploitation prévues, notamment :

- a) la nature du relief à survoler, y compris la possibilité d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur ou d'anomalie de fonctionnement majeure ;
- b) les renseignements météorologiques, y compris les éléments saisonniers et autres phénomènes météorologiques défavorables qui peuvent avoir une incidence sur le vol ;
- c) les autres critères et limitations spécifiés par l'Autorité.

6.2 Les exploitants doivent identifier les aérodromes à utiliser ou les zones où un atterrissage forcé en sécurité peut être exécuté en cas de panne de moteur et doivent programmer la position de ces aérodromes et zones dans le système de navigation de surface.

Note 1. — Dans ce contexte, un atterrissage forcé « en sécurité » est un atterrissage dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessures graves ou mortelles, même si l'avion subit des dommages importants.

Note 2. — Les vols sur des routes et en conditions météorologiques qui permettent un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur, spécifiés au § 8.6.1.1(b), ne sont pas exigés par la NMO 8.6.1.4, § 6.1 et 6.2, pour les avions approuvés en conformité à la section 8.6.1.4. Pour ces avions, il n'est pas exigé que des surfaces d'atterrissage forcé soient disponibles en tous points de la route étant donné la très grande fiabilité des moteurs, les systèmes et équipement opérationnel supplémentaires, et les procédures et exigences en matière de formation spécifiées dans le présent appendice.

7. EXPÉRIENCE, FORMATION ET CONTRÔLE DES ÉQUIPAGES DE CONDUITE

7.1 L'Autorité prescrit l'expérience minimale requise de l'équipage de conduite pour l'exploitation de nuit/en IMC sur des avions monomoteurs à turbine.

7.2 La formation et le contrôle des équipages de conduite de l'exploitant doivent être appropriés pour l'exploitation de nuit et/ou en IMC sur des avions monomoteurs à turbine et doivent porter sur les procédures normales, anormales et d'urgence, en particulier sur les pannes de moteur, y compris la descente en vue d'un atterrissage forcé de nuit/ou en IMC.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

8. LIMITATIONS RELATIVES AUX ROUTES SURVOLANT DES ÉTENDUES D'EAU

L'Autorité applique des critères de limitation de route aux vols d'avions monomoteurs à turbine effectués de nuit et/ou en IMC au-dessus d'étendues d'eau si la distance de vol plané jusqu'à un point terrestre permettant un atterrissage forcé en sécurité est dépassée, en tenant compte des éléments météorologiques saisonniers, y compris l'état et la température probables de la mer, ainsi que de la disponibilité de services de recherche et de sauvetage.

9. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant doit démontrer sa capacité à effectuer des vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC, dans le cadre d'un processus de certification et d'approbation spécifié par l'Autorité.

Note. — La NMO 8.6.1.4-A contient des éléments indicatifs sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.6.1.4-A ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES CONCERNANT LES VOLS APPROUVÉS D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

Complément au Chapitre 6 ; 8.6.1.4 et NMO 8.6.1.4

1. OBJET ET PORTÉE

La présente NMO a pour objet de fournir des indications supplémentaires sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurant au chapitre 6, section 8.6.1.4 et à la NMO 8.6.1.4, qui ont été conçues pour répondre au niveau de sécurité d'ensemble prévu pour les vols approuvés d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC.

2. FIABILITÉ DU MOTEUR À TURBINE

2.1 Le taux de perte de puissance spécifié au chapitre 6, 8.6.1.4 (a) et NMO 8.6.1.4 est établi comme susceptible d'être réalisé, d'après des données provenant des vols commerciaux complétées par des données issues de vols effectués dans des environnements d'exploitation similaires. Cette évaluation nécessite un minimum d'expérience en service, soit au moins 20 000 heures sur la combinaison avion/moteur considérée, à moins que des essais supplémentaires n'aient été conduits ou que l'on dispose d'une expérience sur des variantes suffisamment similaires du moteur considéré.

2.2 Lors de l'évaluation de la fiabilité du moteur à turbine, les éléments de preuve doivent être tirés d'une base de données sur le parc aérien mondial, couvrant un échantillonnage aussi vaste que possible de vols considérés comme étant représentatifs, base qui aura été compilée par les constructeurs et contrôlée par les États de conception et de l'exploitant. Étant donné que les comptes rendus d'heures de vol ne sont pas obligatoires pour bien des types d'exploitants, on peut recourir à des estimations statistiques appropriées pour élaborer des données sur la fiabilité du moteur. Les données concernant les exploitants ayant reçu une approbation pour ce type de vol, y compris les comptes rendus de suivi des tendances et d'événements, sont également contrôlées et examinées par l'Autorité pour s'assurer que rien n'indique que l'expérience de l'exploitant n'est pas satisfaisante.

2.2.1 Le suivi des tendances des moteurs comprend les éléments suivants :

- a) un programme de contrôle de la consommation d'huile, fondé sur les recommandations du constructeur ;
- b) un programme de contrôle de l'état du moteur, décrivant les paramètres à contrôler, la méthode de collecte des données et le processus de prise de mesures correctives ; ce programme est fondé sur les recommandations du constructeur. Ce contrôle a pour objet de détecter rapidement toute détérioration du moteur à turbine de manière à ce que des mesures correctives soient prises avant que la sécurité du vol n'en souffre.

2.2.2 Un programme concernant la fiabilité, notamment du moteur à turbine et des systèmes correspondants, doit être établi. Le programme d'entretien des moteurs doit tenir compte des heures de vol dans la période considérée et du taux d'arrêt en vol des moteurs, pour toutes les causes, ainsi que du taux de dépose non prévue des moteurs, dans les deux cas sur une base moyenne mobile de 12 mois.

La méthode de compte rendu d'événement doit couvrir tous les éléments se rapportant à la capacité d'exécuter en toute sécurité des vols de nuit et/ou en IMC. Les données sont mises à la disposition de l'exploitant, du titulaire du certificat de type et de l'Autorité de manière à bien établir que les niveaux de

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

fiabilité envisagés sont obtenus. Toute tendance néfaste soutenue conduit à une évaluation immédiate par l'exploitant en consultation avec l'Autorité et le constructeur en vue de déterminer les mesures à prendre pour rétablir le niveau de sécurité visé. L'exploitant devrait établir un programme de contrôle des pièces avec le concours du constructeur, qui garantit le maintien des pièces et de la configuration appropriées dans le cas des avions monomoteurs à turbine qui détiennent une approbation pour effectuer des vols de nuit et/ou en IMC. Le programme comporte de vérifier que les pièces qui ont été posées sur de tels avions et qui ont été empruntées ou obtenues dans le cadre d'arrangements de mise en commun, de même que les pièces utilisées après réparation ou révision, maintiennent la configuration nécessaire de l'avion pour les vols approuvés conformément aux dispositions de la section 8.6.1.4.

2.3 Le taux de perte de puissance est déterminé sous forme de moyenne mobile sur une période spécifiée (par exemple une moyenne mobile de 12 mois si l'échantillonnage est étendu). Le taux de perte de puissance a été retenu plutôt que le taux d'arrêts des moteurs en vol car il est considéré comme étant plus approprié pour un avion monomoteur. Si une panne survient sur un avion multi moteur, causant une perte de puissance importante mais non pas totale d'un moteur, il est probable que ce moteur sera arrêté étant donné que l'on dispose encore de suffisamment de puissance, tandis que sur un avion monomoteur, on peut bien décider d'utiliser la puissance résiduelle pour prolonger la distance de vol plané.

2.4 La période effectivement choisie doit tenir compte de l'utilisation d'ensemble et de la pertinence de l'expérience retenue (par exemple les données initiales peuvent ne pas être pertinentes en raison de modifications ultérieures obligatoires qui peuvent avoir eu une incidence sur le taux de perte de puissance). Après l'introduction d'une nouvelle variante de moteur et tandis que l'utilisation d'ensemble est relativement restreinte, l'expérience totale disponible peut avoir été utilisée pour tenter de réaliser une moyenne statistiquement significative.

3. MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation doit contenir tous les renseignements nécessaires pour les vols d'avions à une seule turbomachine de nuit et/ou en IMC, notamment tout ce qui concerne l'équipement supplémentaire, les procédures et la formation nécessaires pour ce type de vol, la route et/ou la région d'exploitation ainsi que des renseignements sur l'aérodrome (y compris la planification et les minimums d'exploitation).

4. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

Le processus de certification ou de validation spécifié par l'Autorité garantit que les procédures de l'exploitant sont adéquates pour des opérations normales, anormales et d'urgence, y compris en ce qui concerne les mesures faisant suite à une panne de moteur, de systèmes ou d'équipement. En plus des exigences normales en vue de la certification ou de la validation de l'exploitant, les éléments ci-après sont pris en compte dans le cas des vols d'avions à une seule turbomachine :

- a) la preuve que la fiabilité de la combinaison avion/moteur est réalisée (NMO 8.6.1.4 paragraphe 1) ;
- b) des procédures de formation et de vérification spécifiques et appropriées, y compris des procédures concernant la panne ou le mauvais fonctionnement d'un moteur au sol, après décollage et en route, et la descente pour un atterrissage forcé à partir d'une altitude de croisière normale ;
- c) un programme de maintenance qui est prolongé pour prendre en compte l'équipement et les systèmes mentionnés dans la NMO 8.6.1.4 paragraphe 2 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- d) une LME modifiée pour tenir compte des éléments et des systèmes nécessaires aux vols de nuit et/ou en IMC ;
- (1) des minimums de planification et d'exploitation appropriés aux vols de nuit et/ou en IMC ;
 - (2) des procédures de départ et d'arrivée et toutes limitations en matière de routes ;
 - (3) les qualifications et l'expérience du pilote ;
 - (4) le manuel d'exploitation, y compris les limitations, les procédures d'urgence, les routes ou les régions d'exploitation approuvées, la LME et les procédures normales concernant l'équipement mentionné dans la présente norme de mise en œuvre.

5. SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE

5.1 L'approbation de l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC, spécifiée dans le certificat de l'exploitant ou tout document équivalent, doit indiquer les combinaisons particulières de cellule/moteur, y compris la norme de conception de type en vigueur pour ce type de vol, les avions spécifiques approuvés et les régions ou les routes où se dérouleront ce type de vols.

5.2 Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doit comprendre une déclaration de certification de l'équipement supplémentaire requis et du programme de maintenance et de fiabilité de cet équipement, y compris le moteur.

6. LIMITATIONS DES ROUTES SURVOLANT DES ÉTENDUES D'EAU

6.1 Les exploitants d'avions monomoteurs à turbine qui effectuent des vols de nuit et/ou en IMC évaluent les limitations des routes au-dessus des étendues d'eau. Ils déterminent la distance que l'avion peut parcourir jusqu'à une surface terrestre adéquate pour exécuter un atterrissage forcé en sécurité ; cette distance équivaut à la distance de vol plané depuis l'altitude de croisière jusqu'à une aire d'atterrissage forcé en sécurité, à la suite d'une panne de moteur, en partant de l'hypothèse que l'air est calme. L'exploitant tient compte de l'état probable de la mer, de l'équipement de survie embarqué, de la fiabilité obtenue du moteur et des services de recherches et de sauvetage disponibles.

6.2 Toute distance supplémentaire autorisée au-delà de la distance de vol plané ne doit pas excéder l'équivalent de 15 minutes à la vitesse de croisière normale de l'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.7.1.16 TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CABINE DES PASSAGERS

1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Un fret peut être mis partout en cabine passagers s'il est dans un coffre à bagages approuvé qui satisfait aux exigences suivantes :
- (1) le coffre résiste aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage en urgence qui s'appliquent sur les sièges passagers de l'aéronef dans lequel le coffre est installé, multipliés par un facteur de 1,15, utilisant l'ensemble du poids du coffre et le poids maximum de fret qui peut être mis dans le coffre ;
 - (2) le poids maximum de fret que le coffre est autorisé à contenir et toutes instructions nécessaires pour assurer une bonne distribution de charge dans le coffre doivent être marqués de manière évidente sur le coffre ;
 - (3) le coffre n'impose aucune charge sur le plancher ou autre structure de l'aéronef qui dépasse les limitations de charge de cette structure ;
 - (3) le coffre est attachée aux rails des sièges ou à la structure du plancher de l'aéronef, et son attache résiste aux facteurs de charge et conditions d'atterrissage d'urgence qui s'appliquent sur les sièges passagers de l'aéronef dans lequel le coffre est installé, multiplié par soit le facteur de 1,15 ou le facteur de fixation des sièges spécifié pour l'aéronef, celui qui est plus élevé, utilisant l'ensemble du poids du coffre et le poids maximum de fret qui peut être mis dans le coffre ;
 - (4) le coffre ne peut pas être installé dans un endroit qui réduit l'accès ou l'usage d'aucune sortie secours requise, ou du couloir dans le compartiment passager ;
 - (5) le coffre doit être complètement fermé et fait d'un matériel qui résiste au moins aux flammes ;
 - (6) des sangles de sécurité convenables doivent être disposées à l'intérieur du coffre pour empêcher au fret de bouger sous des conditions d'atterrissage d'urgence ; et
 - (7) le coffre n'est pas installé dans une position qui obstrue la vue d'un passager du signal "ceinture de sécurité", du signal "ne pas fumer", ou tout autre signal d'évacuation, à moins qu'un signal auxiliaire ou autre outil approuvé pour l'avertissement convenable du passager ne soit disposé.
- (b) Des bagages, incluant un bagage à main, peuvent être mis partout à l'intérieur du compartiment passagers d'un petit avion (Groupe B) s'ils sont mis dans un rack à bagages, un coffre, ou un compartiment installé à l'intérieur, s'il est sécurisé par un moyen approuvé, ou s'il est porté en conformité avec chacun des cas suivants :
- (1) pour les bagages, ils sont convenablement sécurisés par une ceinture de sécurité ou autre attache ayant assez de solidité pour éliminer toute possibilité de changer de position sous toutes les conditions de vol normalement prévues et au sol, ou pour le bagage à main, il est retenu pour empêcher son mouvement au moment des turbulences ;
 - (2) il est enveloppé ou couvert pour éviter de possibles blessures aux occupants ;
 - (3) il n'impose aucune charge aux sièges ou structures du plancher qui dépassent la limitation de charge de ces composants :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (4) il n'est pas posé dans un endroit qui gêne l'accès, l'usage de toute issue de secours, du couloir entre l'équipage et le compartiment passager, ou la vision de tout passager du signal "ceinture de sécurité", du signal ou étiquette "ne pas fumer", ou toute issue requise, à moins qu'un signal auxiliaire ou autre moyen approuvé pour un avertissement convenable des passagers ne soit disposé ;
- (5) il est posé directement au-dessus des occupants assis ;
- (6) il est amarré en conformité avec ces interdictions durant l'atterrissage et le décollage ;
- (7) pour du transport de fret seulement, si le fret est chargé de façon qu'au moins une sortie secours ou normale soit disponible pour fournir à tous les occupants de l'aéronef un moyen de sortir librement de l'avion en cas d'urgence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.8 FAMILIARISATION AUX PROCÉDURES COMPAGNIE

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant s'assure que tout le personnel d'exploitation a subi une familiarisation aux procédures compagnie couvrant les domaines suivants :
- (1) l'organisation, le domaine d'activités et les pratiques administratives de l'exploitant qui s'appliquent à leurs tâches et responsabilités ;
 - (2) les dispositions appropriées de ces règlements et autres règlements applicables et les moyens d'information ;
 - (3) les politiques et procédures de l'exploitant ;
 - (4) les manuels applicables aux membres d'équipage ;
 - (5) la formation et l'utilisation des équipages de conduite et de cabine au SOP ;
 - (6) les chapitres appropriés du manuel d'exploitation de l'exploitant
- (b) L'exploitant dispense un minimum de 40 heures d'instruction programmée pour la familiarisation aux procédures compagnie à moins qu'une réduction ne soit considérée acceptable par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.9 FORMATION INITIALE AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant n'ayant pas un agrément permanent pour le transport des marchandises dangereuses doit s'assurer que :
- (1) le personnel employé dans l'assistance fret général a reçu la formation adéquate sur les marchandises dangereuses. Au minimum, cette formation doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 7 et 8 du tableau 1 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'une conscience et connaissance des dangers relatifs aux marchandises dangereuses sont acquises et,
 - (2) les membres d'équipage de l'aéronef, le personnel d'assistance des passagers, et le personnel de sécurité employé par l'exploitant qui traitent de la protection des passagers et leurs bagages, ont reçu une formation qui, au minimum, doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 9,10,11 et 12 du tableau 1 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'une conscience et connaissance des dangers concernant les marchandises dangereuses sont acquises. Une connaissance des exigences qui s'appliquent aux transports de telles marchandises par des passagers est assurée.

Tableau 1 - CONTENU DES COURS DE FORMATION A L'INTENTION DES EXPLOITANTS QUI NE TRANSPORTENT PAS DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

Contenu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Théorie générale							x	x	x	x	x	x
Limites							x	x	x	x	x	x
Étiquetage et marquage							x	x	x	x	x	x
Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents							x					
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées							x	x	x	x	x	x
Dispositions concernant les passagers et les membres de l'équipage							x	x	x	x	x	x
Procédures d'urgence							x	x	x	x	x	x

Légende :

Catégorie 7 : personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant du fret, de la poste ou des provisions de bord (autres que des marchandises dangereuses)

Catégorie 8 : personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret, de la poste, des provisions de bord (autres que des marchandises dangereuses) et des bagages

Catégorie 9 : personnel des services passagers

Catégorie 10 : membres d'équipage de conduite et répartiteurs de charge

Catégorie 11 : membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite),

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

Catégorie 12 : personnel de sûreté intervenant dans le filtrage du fret, de la poste et des provisions de bord, des passagers et de leurs bagages, par exemple les agents chargés du filtrage de sûreté, leurs superviseurs et le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sûreté.

- (b) Tout exploitant ayant une autorisation de transport aérien des marchandises dangereuses doit s'assurer que :
- (1) le personnel employé dans la réception des marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifié pour mener leurs tâches. Au minimum, cette formation doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 1, 2 et 3 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer que ce personnel peut prendre des décisions sur la réception ou le refus des marchandises dangereuses proposées pour le transport aérien ;
 - (2) le personnel employé à l'assistance au sol, au conditionnement et au chargement des marchandises dangereuses a reçu une formation pour lui permettre de mener à bien ses tâches en matière de marchandises dangereuses. Au moins, cette formation doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 4, 5 et 6 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'une connaissance des dangers concernant les marchandises dangereuses est acquise. Une connaissance du mode d'identification et de maniement de telles marchandises est assurée ;
 - (3) le personnel employé dans l'assistance générale du fret a reçu une formation pour lui permettre de mener ses tâches en matière de marchandises dangereuses. Au minimum, cette formation doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 7 et 8 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour assurer qu'une conscience et une connaissance des dangers concernant les marchandises dangereuses sont acquises. Une connaissance du mode d'identification et de maniement de telles marchandises est assurée ;
 - (4) les membres d'équipage de conduite ont reçu une formation qui, au minimum, doit couvrir les domaines identifiés dans la catégorie 10 du Tableau 2. Cette formation est suffisamment approfondie pour s'assurer qu'une prise de conscience et une connaissance des dangers concernant les marchandises dangereuses sont acquises. Une connaissance du mode de leur transport est assurée et ;
 - (5) le personnel assistant les passagers, le personnel de sécurité employés par l'exploitant qui traitent de la protection des passagers et leurs bagages ; et les membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de vol) ont reçu une formation qui, au minimum, doit couvrir les domaines identifiés dans les catégories 9, 11 et 12 du tableau 2. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'une conscience des dangers concernant les marchandises dangereuses est acquise et quelles sont les exigences qui s'appliquent au transport de telles marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport dans un avion.
- (c) Tout exploitant doit s'assurer que tout le personnel qui requiert une formation aux marchandises dangereuses reçoit un recyclage au moins tous les 2 ans.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que les registres des formations aux marchandises dangereuses sont tenus pour tout le personnel requérant une telle formation et ces registres sont maintenus aux lieux où le personnel exécute de telles tâches.
- (e) Tout exploitant s'assure que le personnel d'encadrement des agents est formé en conformité avec les catégories du tableau 1 ou du tableau 2 applicable.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(f) Tout exploitant doit fournir les manuels de formation aux marchandises dangereuses qui contiennent les procédures et l'information adéquate pour aider le personnel dans l'identification des colis marqués ou étiquetés comme contenant des matériaux dangereux et comprenant :

- (1) les instructions sur la réception, le maniement, et le transport de matériaux dangereux ;
- (2) les instructions permettant de savoir la détermination des noms d'expéditeurs et classes du danger ;
- (3) les exigences de paquetage, d'étiquetage, et de marquage ;
- (4) les exigences pour les papiers d'expédition, les exigences de la comptabilité, du chargement, du stockage et les exigences sur Le maniement ; et
- (5) les restrictions.

Tableau 2 - CONTENU DES COURS DE FORMATION A L'INTENTION DES EXPLOITANTS QUI TRANSPORTENT DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

Aspect du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories dévalent être familiarisées	Expéditeurs et emballeurs			Transitaires			Exploitants et autres services d'assistance en escale					Personnel de sûreté
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Théorie générale	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Limites	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Prescriptions générales pour les expéditeurs	x		x			x						x
Classification	x	x	x			x						x
Liste des marchandises dangereuses	x	x	x			x				x		
Prescriptions générales d'emballage	x	x	x			x						
Etiquetage et marquage	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents	x		x	x		x	x					
Procédures d'acceptation						x						
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Procédures de stockage et de chargement					x	x		x		x		
Notification des pilotes						x		x		x		
Dispositions concernant les passagers et les membres de l'équipage	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Procédures d'urgence	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Légende :

Catégorie 1 : expéditeurs et personnes assurant les tâches des expéditeurs ;

Catégorie 2 : emballeurs ;

Catégorie 3 : personnel des transporteurs intervenant dans l'acheminement des marchandises dangereuses ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- Catégorie 4 : personnel des transporteurs intervenant dans l'acheminement du fret, de la poste ou des provisions de bord (autre que des marchandises dangereuses) ;
- Catégorie 5 : personnel des transporteurs intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret, de la poste ou des provisions de bord ;
- Catégorie 6 : personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant des marchandises dangereuses ;
- Catégorie 7 : personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant du fret, de la poste ou des provisions de bord (autres que des marchandises dangereuses) ;
- Catégorie 8 : personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret, de la poste, des provisions de bord et des bagages ;
- Catégorie 9 : personnel des services passagers ;
- Catégorie 10 : membres d'équipage de conduite et répartiteurs de charge,
- Catégorie 11 : membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite) ;
- Catégorie 12 : personnel de sûreté intervenant dans le filtrage du fret, de la poste et des provisions de bord, des passagers et de leurs bagages, par exemple les agents chargés du filtrage de sûreté, leurs superviseurs et le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sûreté,

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.11 FORMATION INITIALE AUX FACTEURS HUMAINS

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit s'assurer que l'agent technique d'exploitation et tous les membres d'équipage de l'aéronef ont une formation aux facteurs humains faisant partie des exigences de leur formation initiale et de recyclage.
- (b) Un programme de formation en facteurs humains inclut :
- (1) un volet familiarisation, conscientisation de base ;
 - (2) une méthode permettant une pratique de recyclage et de retour d'information ; et
 - (3) une méthode pour assurer un renforcement continu des connaissances.
- (c) Les matières du programme à mettre dans un cours de formation initiale en facteurs humains intègrent :
- (1) les processus de communication et le comportement de prise de décision ;
 - (2) les influences internes et externes de la communication interpersonnelle ;
 - (3) les barrières à la communication ;
 - (4) les aptitudes pour établir des listes ;
 - (5) les aptitudes de prise de décision ;
 - (6) les séances d'informations (briefings) effectives ;
 - (7) le développement de communications ouvertes ;
 - (8) la formation à la conduite d'enquête, aux plaidoiries, et aux revendications ;
 - (9) l'autocritique de l'équipage ;
 - (10) la résolution des conflits ;
 - (11) la formation d'équipe et l'entretien ;
 - (12) la formation pour diriger et suivre des personnes ;
 - (13) les relations interpersonnelles ;
 - (14) la gestion de la charge de travail ;
 - (15) la conscience de l'importance de sa position ;
 - (16) comment préparer, planifier et surveiller les finitions des tâches ;
 - (17) la distribution de la charge de travail ;
 - (18) le fait d'éviter d'être distrait ;
 - (19) les facteurs individuels ; et
 - (20) la réduction du stress.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.12 FORMATION AU MANIEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SECURITÉ

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout membre d'équipage accomplit la formation de secouriste durant les périodes de formation spécifique, en utilisant les équipements de sécurité installés sur chaque type d'avion dans lequel il est en service.
- (b) Durant la formation de base, chaque membre d'équipage d'aéronef effectue une fois les exercices de secours suivants :
- (1) exercices aux équipements de protection de la respiration / lutte contre le feu :
 - (i) source locale de feu ou de fumée (feu réel ou simulé) ;
 - (ii) mise en œuvre des procédures pour la coordination de l'équipage et la communication effectives, en plus de la notification de la situation de feu aux membres de l'équipage navigant ;
 - (iii) revêtir un uniforme et activer un « PBE » (Protective Breathing Equipment) installé ou un moyen de simulation PBE approuvé.
 - (iv) manœuvre en espace limitée avec visibilité réduite ;
 - (v) utilisation effective du système de communication de l'aéronef ;
 - (vi) identification des classes de feu ;
 - (vii) sélection de l'extincteur approprié ;
 - (viii) décrochage de l'extincteur en toute sécurité du support d'appui ;
 - (ix) préparation, activation et décharge en toute sécurité de l'extincteur ;
 - (x) utilisation des techniques correctes d'extinction pour Le type de feu.
 - (2) exercice d'évacuation en urgence :
 - (i) reconnaître et évaluer une urgence ;
 - (ii) prendre une position de protection appropriée ;
 - (iii) ordonner aux passagers de prendre une position de protection ;
 - (iv) rendre effectives les procédures de coordination de l'équipage ;
 - (v) assurer l'activation de l'éclairage secours ;
 - (vi) évaluer l'état de l'aéronef ;
 - (vii) commencer l'évacuation (dépendant d'un signal ou d'une décision) ;
 - (viii) ordonner aux passagers d'ôter les ceintures de sécurité et d'évacuer ;
 - (ix) faire accéder à l'issue et réorienter, si nécessaire ; ouvrir l'issue, en plus du déploiement du toboggan et ordonner aux assistants d'aider ;
 - (x) ordonner aux passagers d'évacuer à la sortie et de s'éloigner de l'aéronef ;
 - (xi) aider les passagers aux besoins spéciaux, tels que les handicapés (personnes à mobilité réduite), les personnes âgées, et les personnes dans un état de panique ;
 - (xii) évacuer réellement l'aéronef ou l'appareil d'entraînement en utilisant au moins un des toboggans installés.

Le membre d'équipage peut soit observer les issues de l'avion s'ouvrir en mode secours et les toboggans associés se déployer et se gonfler, ou effectuer les tâches qui aboutissent à l'accomplissement de ces actions.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(c) Chaque membre d'équipage de l'aéronef accomplit des exercices additionnels de secours pendant la formation de base et le recyclage, y compris l'exécution des exercices de secours suivants :

(1) exercice d'évacuation d'urgence :

- (i) contrôler correctement avant le vol chaque type d'évacuation de secours et toboggan ou canot de sauvetage (y compris dans les tâches assignées au personnel navigant commercial)
- (ii) désarmer et ouvrir chaque type de porte de sorte en mode normale ;
- (iii) fermer chaque type de porte de sortie en mode normale ;
- (iv) armer chaque type de porte de sortie en mode d'urgence ;
- (v) ouvrir chaque type de porte de sortie en mode d'urgence ;
- (vi) utiliser le manuel du système de gonflage du toboggan pour accomplir ou assurer le gonflage du toboggan ou du canot de sauvetage ;
- (vii) ouvrir chaque type de fenêtre de sortie ;
- (viii) enlever la corde d'évacuation et la positionner pour usage.

(2) exercice sur extincteur portable :

- (i) vérifier avant le vol chaque type d'extincteur portatif ;
- (ii) localiser la source de feu ou fumée et identifier la classe de feu ;
- (iii) choisir l'extincteur approprié et l'enlever du support ;
- (iv) préparer l'extincteur pour usage ;
- (v) manipuler et décharger effectivement chaque type d'extincteur portatif installé.
- (vi) lutter contre un feu réel ou simulé n'est pas nécessaire durant cet exercice.
- (vii) utiliser des techniques correctes et appropriées de lutte contre le feu ;
- (viii) mettre en œuvre les procédures pour une coordination et une communication effective de l'équipage, incluant le rapport des membres d'équipage à propos de la situation du type de feu.

(3) exercice sur le système oxygène secours :

- (i) manipuler réellement les bouteilles d'oxygène portables, incluant les masques et tuyauteries ;
- (ii) expliquer verbalement le fonctionnement des générateurs d'oxygène chimique ;
- (iii) préparer pour usage et manipuler correctement les équipements oxygène, incluant le réarmement et l'activation ;
- (iv) administrer l'oxygène à soi-même, aux passagers, et aux personnes avec des besoins spéciaux ;
- (v) utiliser les procédures correctes pour une coordination et une communication effective de l'équipage ;
- (vi) activer le PBE ;
- (vii) ouvrir manuellement le compartiment de chaque type de masques oxygène et déployer les masques oxygène ;
- (viii) repérer les compartiments avec des masques oxygène en trop ;
- (ix) mettre en œuvre les procédures de compression immédiate ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (x) réarmer le système oxygène, si applicable.
- (4) exercice aux dispositifs de flottaison :
 - (i) revêtir et gonfler les gilets de sauvetage ;
 - (ii) enlever et utiliser les fiches des consignes de sécurité ;
 - (iii) expliquer les techniques de la nage en utilisant les fiches de sécurité ;
 - (iv) exercice en cas d'amerrissage, si applicable ;
 - (v) mettre en œuvre les procédures de coordination de l'équipage, incluant le briefing avec le pilote commandant de bord pour obtenir des informations pertinentes sur l'amerrissage et le briefing aux personnels navigants ;
 - (vi) coordonner les limites de temps pour la préparation de la cabine et des passagers.
 - (vii) briefing adéquat des passagers sur les procédures d'amerrissage ;
 - (viii) s'assurer que la cabine est préparée, y compris la sécurisation des bagages à main, des toilettes et des offices ;
 - (ix) expliquer comment déployer et gonfler correctement les canots de sauvetage.
 - (x) enlever, positionner et attacher les canots de sauvetage à l'aéronef ;
 - (xi) gonfler les canots ;
 - (xii) utiliser des cordes de sauvetage aux issues par-dessus l'aile ;
 - (xiii) ordonner aux assistants d'aider ;
 - (xiv) utiliser les toboggans et fiches de sécurité comme dispositifs pour flotter ;
 - (xv) enlever les équipements de secours appropriés de l'aéronef ;
 - (xvi) mettre correctement les canots à bord ;
 - (xvii) initier des procédures de gestion des canots

(Exemple : déconnecter les canots de l'aéronef, exécution immédiate des premiers secours, sauver des personnes dans l'eau, sauver des rations et équipements pour se maintenir sur l'eau, jeter l'ancre en mer, attacher les canots ensemble, déclencher ou s'assurer du fonctionnement des transmetteurs de positionnement secours) ;

(xviii) initier des procédures de survie

(Exemple : enlever et utiliser des éléments des trousse de survie, réparer et entretenir les canots, assurer une protection contre l'exposition au froid, ériger des auvents, communiquer sa position, fournir une aide continue de premier secours, fournir des moyens de subsistance) ;

- (xix) utiliser une corde de levage pour secourir des personnes dans l'eau ;
- (xx) lier ensemble les toboggans ou canots ;
- (xxi) utiliser la corde de sécurité sur le bord du toboggan ou canot comme prise (garde-fou) ;
- (xxii) sécuriser les éléments de la trousse de survie.

(d) Chaque membre d'équipage d'un aéronef doit effectuer les exigences en matière d'exercice additionnel de secours durant la formation initiale et le recyclage y compris l'observation des exercices de secours suivants :

- (1) exercice de dépose et de gonflage de toboggan, si applicable :
 - (i) dépose d'un toboggan d'un aéronef ou simulateur ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (ii) gonflage d'un toboggan.
- (2) exercice de croisement de toboggan :
 - (i) transfert de chaque type de toboggan d'une porte condamnée à une porte en service ;
 - (ii) dépose de toboggan d'une porte condamnée ;
 - (iii) acheminement des passagers vers des toboggans en service ;
 - (iv) installation et déploiement de toboggan à une porte en service.
- (3) exercice de déploiement, gonflage et détachement de toboggan et canot :
 - (i) engager la barre du toboggan dans les rails du plancher ;
 - (ii) gonfler des toboggans manuellement et automatiquement ;
 - (iii) désolidariser un toboggan d'un aéronef pour l'utiliser comme dispositif de flottaison sur l'eau ;
 - (iv) armer des canots pour un gonflage automatique ;
 - (v) détacher un canot de l'aéronef.
- (4) exercice d'évacuation secours par toboggan :
 - (i) ouvrir une issue armée avec déploiement et gonflage de toboggan ou canot ;
 - (ii) quitter l'aéronef par le toboggan et s'éloigner à une distance sûre.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.13-A FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL POUR AÉRONEF – ÉQUIPAGE DE CONDUITE

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit avoir un programme de formation initiale au sol adéquate conforme aux tâches, au type d'opérations effectuées et à l'aéronef piloté. Les enseignements incluent au moins les éléments de formation suivants :
- (1) les procédures de libération de vol (dispatch), d'approbation pour remise en service, ou de localisation de vol,
 - (2) les principes et méthodes de calcul de masse, de centrage et limites de piste pour le décollage ;
 - (3) reconnaître et contourner le mauvais temps, et les procédures de vol qui doivent être suivies en évoluant dans des conditions suivantes :
 - (i) neige ;
 - (ii) brouillard ;
 - (iii) turbulence ;
 - (iv) forte pluie ;
 - (v) foudre ;
 - (vi) vent de travers
 - (vii) visibilité réduite.
 - (4) procédures des communications normales et secours et équipement de navigation incluant les procédures des communications du détenteur de CTA et les exigences en matière d'autorisation ATC ;
 - (5) procédures de navigation utilisées en zone de départ, en route, en zone d'arrivée, en approche et en phase de décollage ;
 - (6) formation à la gestion des ressources en équipage agréée ;
 - (7) systèmes, procédures et phraséologie du contrôle du trafic aérien ;
 - (8) caractéristiques de performance de l'aéronef à tous les régimes de vol y compris :
 - (i) l'utilisation des cartes, des tableaux, de données tabulées et autres informations inscrites dans le manuel ;
 - (ii) les problèmes de performance normaux, anormaux et secours ;
 - (iii) les facteurs de performance météorologiques et de limitation de masse (telles que la température, la pression, les pistes contaminées, la pluie, les limites de montée de piste) ;
 - (iv) les facteurs limitant la performance d'équipement en panne (tels que MEL/CDL, anti dérapage en panne) ;
 - (v) les conditions d'exploitation spéciales (telles que les exigences pour pistes non pavées, les aérodromes en haute altitude et pertes d'altitude).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

(b) Tout exploitant doit avoir un programme de formation au sol initial pour l'équipage de conduite conforme aux tâches, au type d'opérations effectuées et à l'aéronef piloté, incluant au moins les systèmes d'aéronef suivants :

(1) aéronef :

- (i) les dimensions de l'aéronef, le rayon de braquage, l'emplacement des panneaux, la configuration du poste de pilotage et de la cabine ;
- (ii) les autres composants et systèmes ou accessoires majeurs de l'aéronef.

(2) motorisations :

- (iii) description de base du moteur ;
- (iv) les puissances de poussées moteur ;
- (v) les composantes de moteur tels que les entraînements d'accessoires, le contrôle de l'allumage, l'huile, du carburant, des caractéristiques de la génération hydraulique et d'air.

(3) l'électrique :

- (vi) les sources de la génération électrique (Les générateurs moteur, le générateur APU et le groupe extérieur) ;
- (vii) les bus électriques ;
- (viii) les disjoncteurs ;
- (ix) la batterie de l'aéronef ; et
- (x) les systèmes secours.

(4) l'hydraulique :

- (i) les réservoirs, pompes, accumulateurs hydrauliques ; les filtres, vannes anti-retours, raccords et vérins ; et
- (ii) les autres composants fonctionnant avec la pression hydraulique.

(5) le carburant :

- (i) les réservoirs carburant (localisation et quantités) ;
- (ii) les pompes entraînées par les moteurs ;
- (iii) les pompes haute pression ;
- (iv) le système des vannes et vannes d'équilibrage ;
- (v) les indicateurs de quantité ; et
- (vi) les dispositifs de vidange carburant en vol.

(6) pneumatique :

- (i) les sources de génération d'air (APU ou groupe pneumatique) et ;
- (ii) les moyens d'acheminement, de mise à l'air libre et de contrôle de la génération d'air à travers des vannes, des conduits, des chambres et des appareils de limitation de température et de pression.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (7) le conditionnement d'air et la pressurisation :
- (i) les chaudières, les groupes de conditionnement d'air, les ventilateurs et autres appareils de contrôle environnemental ;
 - (ii) les composants du système de pressurisation telles que les vannes d'écoulement et pression négative ; et
 - (iii) les commandes et annonceurs de pressurisation automatiques, de secours et manuels.
- (8) les commandes de vol :
- (i) les commandes primaires (lacet, profondeur et roulis) ;
 - (ii) les commandes secondaires (dispositifs de bord de fuite et de bord d'attaque, les mécanismes des volets, de trime et d'amortissement) ;
 - (iii) les moyens de contrôle (direct/indirect ou électronique) ; et
 - (iv) le dédoublement des appareils.
- (9) les trains d'atterrissage :
- (i) le mécanisme de sortie et de rentrée du train incluant la séquence de fonctionnement des jambes de train, des portes, et des dispositifs d'accrochage et des systèmes de frein et d'antidérapage, si applicable ;
 - (ii) la commande d'orientation des roues (guidage par le train de nez ou de queue) ;
 - (iii) les dispositions des boggies ;
 - (iv) les relais air/sol ; et
 - (v) les indicateurs visuels de verrouillage bas.
- (10) protection contre la neige et la pluie :
- (i) les systèmes anti-pluie ; et
 - (ii) le(s) système(s) de dégivrage et d'antigivrage pour éviter l'accumulation de verglas et/ou enlever le verglas ayant un effet sur les commandes de vol, les moteurs, les tubes Pitot statiques, les drains, les glaces du poste de pilotage et les structures de l'aéronef.
- (11) aménagement cabine :
- (i) les issues ;
 - (ii) les offices ;
 - (iii) les circuits d'eau et eau usée ;
 - (iv) les toilettes ;
 - (v) les soutes à bagages ;
 - (vi) les sièges de membres d'équipage et de passagers ;
 - (vii) les cloisons ;
 - (viii) les configurations des sièges et/ou du fret ; et
 - (ix) les équipements et aménagements.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(12) les équipements de navigation :

- (i) les directeurs de vol ;
- (ii) l'horizon artificiel ;
- (iii) l'indicateur de cap ;
- (iv) les récepteurs de navigation (GPS, ADF, VOR, OMEGA, LORAN-C, RNAV, Marker Beacon, DME) ;
- (v) les systèmes à inertie (INS, IRS) ;
- (vi) les afficheurs fonctionnels ;
- (vii) les indicateurs de défaut et systèmes comparateurs ;
- (viii) les transpondeurs de l'aéronef ;
- (ix) les radioaltimètres ;
- (x) le radar météorologique ; et
- (xi) les affichages de position et d'information de navigation par tube cathodique ou calculateur.

(13) le système de pilotage automatique :

- (i) le pilote automatique ;
- (ii) les commandes automatiques de poussée ;
- (iii) le directeur de vol et les systèmes de navigation ;
- (iv) l'alignement automatique en approche ;
- (v) l'atterrissage automatique ; et
- (vi) les systèmes automatiques de gestion du carburant et des performances.

(14) les instruments de pilotage :

- (i) la configuration des panneaux ;
- (ii) les instruments de pilotage (indicateur d'attitude, gyroscope directionnel, compas magnétique, indicateur de vitesse, indicateur de vitesse verticale, altimètres, instruments de secours) ; et
- (iii) les sources de l'alimentation des instruments et les sources de signal de détection des instruments (c'est-à-dire, pression Pitot statique).

(15) les systèmes d'affichage :

- (i) le radar météorologique ; et
- (ii) les autres affichages par CRT (c'est-à-dire : liste de vérification, affichages de position verticale et position longitudinale en navigation).

(16) les équipements de communication :

- (i) les radios VHF/HF ;
- (ii) les boîtes d'écoute ;
- (iii) l'interphone de vol et les systèmes d'annonces passagers ;
- (iv) l'enregistreur de conversation ; et
- (v) les systèmes de communication passive air/sol (ACARS).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

(17) les systèmes d'avertissement :

- (i) les systèmes d'avertissement oraux, visuels et tangibles (incluant le caractère et le degré de l'urgence annoncée par chaque signal) ; et
- (ii) les systèmes d'avertissement et annonceur d'alerte (incluant les systèmes d'avertissement de proximité du sol et de décollage).

(18) la protection contre le feu :

- (i) les détecteurs d'incendie et de surchauffe, les boucles, les modules ou autres moyens de fournir des indications visuelles et/ou orales de détection d'incendie ou de surchauffe ;
- (ii) les procédures pour l'utilisation des coupe-feux, des systèmes d'extinction automatiques et des produits contre le feu ; et
- (iii) les sources d'énergie nécessaires pour fournir une protection contre les conditions d'incendie et de surchauffe dans les moteurs, l'APU, les soutes à bagages et les puits de trains, le poste de pilotage, la cabine et les toilettes.

(19) l'oxygène :

- (i) les systèmes de fourniture d'oxygène aux passagers, à l'équipage ;
- (ii) les sources d'oxygène (gazeux ou solide) ;
- (iii) les circuits de distribution ;
- (iv) les systèmes automatiques de déploiement ;
- (v) les régulateurs, les jauges et niveaux de pression ; et
- (vi) les exigences en matière de complément.

(20) l'éclairage :

- (i) les systèmes d'éclairage du poste de pilotage, de la cabine, de l'extérieur ;
- (ii) les sources d'énergie ;
- (iii) les positions des commutateurs ; et
- (iv) les localisations des boîtes d'ampoules de rechange.

(21) Les équipements de sécurité :

- (i) les bouteilles d'extincteur et d'oxygène ;
- (ii) les trousse de premier secours ;
- (iii) les canots et protections de sauvetage ;
- (iv) les haches ;
- (v) les issues et l'éclairage secours ;
- (vi) les toboggans et les canots ;
- (vii) les sangles et poignées de sauvetage ; et
- (viii) les descentes, les échelles et escaliers mobiles.

(22) Le groupe auxiliaire d'énergies (APU) :

- (i) les capacités de fourniture d'électricité et d'air ;
- (ii) les interfaces avec les systèmes électriques et pneumatiques ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (iii) les portes d'entrée d'air et les conduits d'échappement ;
 - (iv) l'alimentation carburant.
- (c) Tout exploitant doit avoir un programme de formation initiale sol pour l'équipage conforme aux tâches, au type d'opérations effectuées et à l'aéronef piloté, incluant au moins les éléments d'intégration de systèmes d'aéronef suivants :
- (1) l'utilisation des listes de vérification :
 - (i) les cales ;
 - (ii) la préparation du poste de pilotage (position des interrupteurs et débit des mots pendant la lecture des listes de vérification) ;
 - (iii) lecture des listes de vérification et les réponses associées ; et
 - (iv) la séquence d'utilisation des listes de vérification.
 - (2) planification de vol.
 - (i) les limitations de performance (météorologique, masse et éléments MEL/CDL) ;
 - (ii) les quantités de carburant requises ;
 - (iii) les prévisions de temps (inférieures aux minima des normes de décollage" ou exigences alternatives).
 - (3) les systèmes de navigation.
 - (i) pré vol et fonctionnement des récepteurs applicables ;
 - (ii) les systèmes de navigation à bord ; et
 - (iii) rassemblement et incorporation des données du plan de vol.
 - (4) le pilotage automatique.
 - (i) le pilotage automatique, les autos manettes et les systèmes du directeur de vol, incluant les procédures appropriées, indications normales et anormales et annonceurs.
 - (5) familiarisation au poste de pilotage.
 - (i) sollicitations des commandes et interrupteurs de systèmes de l'aéronef y compris les interrupteurs normaux, anormaux et de secours ;
 - (ii) la vérification des positions et annonceurs, lampes ou autres systèmes d'avertissement et d'alerte associés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.13-B FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL-MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

1. GÉNÉRALITÉS

(a) Tout exploitant doit établir un programme de formation initiale au sol pour l'équipage de cabine conforme au type d'exploitation à conduire, à l'aéronef utilisé, incluant au moins les éléments de formation suivants :

- (1) familiarisation à l'aéronef.
 - (i) description et caractéristiques de l'aéronef ;
 - (ii) configuration du poste de pilotage ;
 - (iii) configuration de la cabine ;
 - (iv) offices ;
 - (v) toilettes ;
 - (vi) zones de rangement.
- (2) aménagement de la cabine de l'aéronef.
 - (i) postes du personnel navigant commercial ;
 - (ii) panneaux du personnel navigant commercial ;
 - (iii) sièges passagers ;
 - (iv) blocks de servitudes passagers et panneaux de convenance ;
 - (v) signaux d'information passagers ;
 - (vi) marquages d'aéronef ;
 - (vii) étiquettes d'aéronef.
- (3) les systèmes de l'aéronef.
 - (i) le système de conditionnement d'air et de pressurisation ;
 - (ii) les systèmes de communication de l'aéronef (appel, interphone et annonces passagers) ;
 - (iii) les systèmes lumineux et électriques ;
 - (iv) les systèmes oxygène (équipage, observateurs et passagers).
 - (v) le circuit d'eau.
- (4) les issues de l'aéronef.
 - (i) information générale ;
 - (ii) les issues avec toboggans ou canots (pré vol et opérations normales) ;
 - (iii) les issues sans toboggans (pré vol et opérations normales) ;
 - (iv) les issues par les hublots.
- (5) communication des membres d'équipage et coordination.
 - (i) l'autorité du pilote commandant de bord ;
 - (ii) signaux et procédures de la communication de routine ;
 - (iii) briefing des membres d'équipage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(6) tâches de routine et procédures des membres d'équipage.

- (i) responsabilités générales du membre d'équipage ;
- (ii) compte rendu et procédures spécifiques à l'aéronef ;
- (iii) avant départ et avant l'embarquement des passagers ;
- (iv) embarquements passagers ;
- (v) avant le roulage ;
- (vi) avant le décollage et procédures applicables à un aéronef spécifique ;
- (vii) en vol ;
- (viii) avant atterrissage ;
- (ix) au roulage ;
- (x) après l'arrivée ;
- (xi) arrêts intermédiaires.

(7) responsabilités dans l'assistance aux passagers.

- (i) responsabilités générales du membre d'équipage ;
- (ii) nourrissons, enfants, et mineurs non accompagnés ;
- (iii) passagers ayant besoin d'une assistance particulière ;
- (iv) passagers ayant besoin de commodité particulière ;
- (v) exigences en matière de rangement de bagage à main ;
- (vi) exigences en matière d'attribution des sièges aux passagers ;
- (vii) exigences pour fumeurs et non-fumeurs.

(8) formation en facteurs humains agréée pour le personnel de cabine.

(b) Tout exploitant doit établir un programme de formation initiale sol pour ses membres d'équipage de cabine conforme au type d'exploitation à effectuer, à l'aéronef utilisé, incluant au moins les éléments spécifiques de formation aux cas d'urgences suivants :

(1) Equipements de sécurité.

- (i) communication d'urgence et systèmes d'annonce ;
- (ii) les issues d'aéronef ;
- (iii) les issues avec toboggans ou toboggans munis de radeau (opération de secours) ;
- (iv) toboggans et toboggans munis de radeau dans des conditions d'amerrissage ;
- (v) issues sans toboggans (opération de secours) ;
- (vi) issues par le hublot (opération d'urgence) ;
- (vii) issues par le cône de queue (opération d'urgence) ;
- (viii) issues par le cockpit (opération d'urgence) ;
- (ix) évacuation au sol et équipement d'atterrissage ;
- (x) équipements de premier secours ;
- (xi) les systèmes d'oxygène portable (les bouteilles d'oxygène, les générateurs chimiques d'oxygène, l'équipement de protection respiratoire (EPR) ;
- (xii) équipements de lutte contre l'incendie ;
- (xiii) les systèmes d'éclairage de secours ;
- (xiv) équipements supplémentaires d'urgence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(2) Les procédures d'urgence :

- (i) les types d'urgence spécifiques à l'aéronef ;
- (ii) les procédures et signaux de communication d'urgence ;
- (iii) décompression rapide ;
- (iv) décompression insidieuse et fissure de fenêtre et des fuites de joint de pressurisation ;
- (v) feux ;
- (vi) amerrissage ;
- (vii) évacuation au sol ;
- (viii) évacuation non assurée (c.à.d. initiée par un passager) ;
- (ix) maladie ou blessure.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.13-C FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

1. GÉNÉRALITÉS

(a) Tout exploitant (postulant ou détenteur d'un CTA) doit fournir une formation initiale au sol aux agents techniques d'exploitation qu'il emploie, comprenant une instruction couvrant au moins les sujets suivants :

(1) Sujets d'ordre général portant sur la réglementation :

- (i) réglementation de la RD Congo (RACD) ;
- (ii) manuel d'exploitation de l'exploitant (postulant ou détenteur d'un CTA) ;
- (iii) spécifications d'exploitation de l'exploitant (postulant ou détenteur d'un CTA) ;
- (iv) bulletins météorologiques : interprétation, sources disponibles, bulletins et prévisions, variations saisonnières.
- (v) procédures de communication normale et d'urgence ;
- (vi) météorologie, incluant les effets sur la réception radio ;
- (vii) phénomène de mauvais temps (c'est-à-dire, turbulence en air limpide (CAT), cisaillement de vent et orage) ;
- (viii) système de notification aux équipages (NOTAM) ;
- (ix) cartes de navigation et diffusions ;
- (x) cartes météorologiques récentes et prévues ;
- (xi) interprétation des informations sur le temps ;
- (xii) procédures de coordination avec l'ATC ;
- (xiii) familiarisation avec les régions d'exploitation ;
- (xiv) caractéristiques des aérodromes spéciaux et autres aérodromes importants pour l'exploitation qu'utilise l'exploitant (c'est-à-dire, terrain, aides d'approche, ou phénoclimatique dominant) ;
- (xv) responsabilités conjointes dispatcher /pilote ;
- (xvi) formation aux facteurs humains pour les agents d'exploitation.

(2) Caractéristiques des aéronefs :

Tout exploitant (postulant ou détenteur d'un CTA) doit dispenser une formation de base au sol en faveur des agents techniques d'exploitation sur au moins les caractéristiques d'aéronefs suivantes :

- (i) caractéristiques générales d'aéronefs exploités par le postulant ou détenteur d'un certificat de transporteur aérien ;
- (ii) formation spécifique aéronef avec insistance sur les points suivants :
 - a) préparation de vol d'un aéronef spécifique.
 - b) caractéristiques opérationnelles et performances des aéronefs ;
 - c) équipements de navigation dont ses particularités et ses limitations ;
 - d) approche aux instruments et équipements de communication ;
 - e) équipements de secours ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- f) dispositions du manuel de vol s'appliquant aux devoirs à bord des aéronefs ;
- g) MEL/CDL
- h) formation aux équipements.

(3) Procédures d'exploitation :

Tout exploitant doit organiser une formation initiale au sol pour les agents techniques d'exploitation qui comprend une instruction sur les procédures d'exploitation suivantes :

- (i) phénomènes de mauvais temps (cisaillement du vent, turbulence en air limpide et orages).
- (ii) calcul de la masse et du centrage et procédures de chargement.
- (iii) calcul de la performance de l'aéronef, comprenant les limitations de masse au décollage en fonction de la piste de départ, de la piste d'arrivée et des limitations en route et aussi des limitations de moteur en panne.
- (iv) procédures de planification de vol, comprenant la sélection de la route, le temps de vol et l'analyse des besoins en carburant.
- (v) préparation à l'autorisation d'envoi.
- (vi) exposés faits à l'équipage.
- (vii) procédures de suivi du vol.
- (viii) procédures MEL et CDL.
- (ix) exécution manuelle de toutes les procédures requises en cas de perte des capacités automatisées.
- (x) formation aux régions géographiques appropriées.
- (xi) procédures ATC et aux instruments, mise en attente au sol et procédures de contrôle central de la régulation.
- (xii) procédures radio/téléphoniques.

(4) Procédures d'urgence :

Tout exploitant doit organiser une formation initiale au sol pour les agents techniques d'exploitation qui comprend une instruction sur les procédures d'urgence suivantes :

- (i) aide à l'équipage navigant en cas d'urgence ;
- (ii) alerte à l'Autorité, à l'autorité aéroportuaire, à l'agence compagnie et agence privée.

(5) Gestion des ressources en équipe :

La NMO 8.5.1.11 contient les sujets de formation CRM.

(6) Matières dangereuses :

La NMO 8.8.1.9 contient les sujets de formation aux marchandises dangereuses.

(7) Sûreté :

(8) Formation aux différences.

La NMO 8.8.1.16 contient les sujets de formation aux différences.

- (b) Tout exploitant s'assure que la formation initiale au sol pour les agents techniques d'exploitation comporte un contrôle de compétence effectué par un examinateur au sol agréé attestant les connaissances et aptitudes requises.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(c) Tout exploitant s'assure que la formation aéronautique initiale au sol des agents techniques d'exploitation comprend au moins les heures suivantes prévues d'instruction à bord de l'aéronef qui doit être utilisé, sauf en cas de réduction jugée appropriée par l'Autorité.

- (1) Aéronefs à piston – 30 heures.
- (2) Aéronefs à turbopropulseur à hélice – 40 heures.
- (3) Aéronefs à turboréacteur – 40 heures.
- (4) Autres aéronefs – 30 heures.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.14 FORMATION INITIALE AU PILOTAGE D'AÉRONEFS

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant s'assure que la formation initiale du pilote comporte une instruction au moins dans les domaines suivants :

une formation au pilotage est faite sur un aéronef approprié ou simulateur adéquat homologué par l'Autorité (un simulateur doit avoir la capacité d'effectuer des atterrissages).

(1) Préparation :

- (i) inspection visuelle ;
- (ii) procédures de préparation au roulage ;
- (iii) limitations de performance.

(2) Évolution en surface ;

- (i) repoussage "push-back" ;
- (ii) roulage en puissance reverse, si applicable au type d'exploitation à effectuer ;
- (iii) démarrage ;
- (iv) roulage ;
- (v) vérifications avant décollage.

(3) Décollage :

- (i) normal ;
- (ii) vent de travers ;
- (iii) avorté ou interrompue ;
- (iv) panne moteur après V1 ;
- (v) niveau inférieur à la norme minimum, si applicable au genre d'exploitation à effectuer.

(4) Montée :

- (i) normale ;
- (ii) un moteur en panne durant la montée vers l'altitude de croisière.

(5) Croisière :

- (i) virages serrés (pilote commandant de bord seulement) ;
- (ii) approches des attitudes de décrochage (en situation de décollage, croisière, et atterrissage) ;
- (iii) extinction des moteurs en vol ;
- (iv) redémarrage des moteurs en vol ;
- (v) caractéristiques des manœuvres en grande vitesse.

(6) Descente :

- (i) normale
- (ii) taux maximum.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(7) Approches :

- (i) procédures VFR ;
- (ii) approche classique avec perte de 50% de puissance sur un bimoteur (2 moteurs en panne sur des aéronefs trimoteurs) (pilote commandant de bord seulement) ;
- (iii) approche classique avec mauvais fonctionnement des volets de bord d'attaque/volets de bord de fuite ;
- (iv) approche de précision IFR (ILS normal et ILS avec un moteur en panne) ;
- (v) approche classique en IFR (NOB et VOR) ;
- (vi) approche classique avec un moteur en panne (procédures Lock back course, SOF/LOA, GPS, TACAN et procédures d'approche en virage) ;
- (vii) Le simulateur est équipé pour la formation et l'examen sur les manœuvres en virage ;
- (viii) remise de gaz après la procédure d'approche de précision ;
- (ix) remise de gaz après la procédure d'approche classique ;
- (x) remise de gaz avec un moteur en panne.

(8) Atterrissage ;

- (i) normal sans stabilisateur réglable (petit aéronef seulement) ;
- (ii) normal après une approche de précision aux instruments ;
- (iii) normal après une approche de précision aux instruments avec Le moteur critique en panne ;
- (iv) normal avec une perte de 50 % de puissance d'un côté (2 moteurs en panne sur un trimoteur) (pilote commandant de bord seulement) ;
- (v) normal avec une panne de volets/becs de bord d'attaque ;
- (vi) atterrissages interrompus ;
- (vii) vent traversier ;
- (viii) reprise en main / perte de performance ;
- (ix) piste courte et molle (petit aéronef seulement) ;

(9) Après atterrissage ;

- (i) parking ;
- (ii) évacuation d'urgence.

(10) Autres procédures en toute phase de vol

- (i) procédure d'attente ;
- (ii) accumulation de givre sur l'aéronef ;
- (iii) prévention d'accident aérien ;
- (iv) cisaillement de vent/micro rafale ;

(11) Utilisation des systèmes et circuits en procédures normales, anormales et secours en toute phase de vol ;

- (i) pneumatique/pressurisation ;
- (ii) conditionnement d'air ;
- (iii) carburant et huile de lubrification ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (iv) électricité ;
- (v) hydraulique ;
- (vi) commandes de vol ;
- (vii) antigivrage et dégivrage
- (viii) pilotage automatique ;
- (ix) système de gestion du vol et aide (automatique ou autre) à l'atterrissage et à l'approche ;
- (x) instruments d'alerte de décrochage, de prévention, de décrochage, et système d'amélioration de la stabilité ;
- (xi) équipements radar météo installé ;
- (xii) mauvais fonctionnement d'instruments de surveillance vol ;
- (xiii) équipements de communication ;
- (xiv) systèmes de navigation ;

(12) Procédures d'utilisation des circuits de secours en toute phase de vol ;

- (i) incendie aéronef ;
- (ii) détection de fumée ;
- (iii) panne moteur ;
- (iv) système vide-vite du carburant ;
- (v) circuits électriques, hydrauliques et pneumatiques ;
- (vi) mauvais fonctionnement des commandes de vol ;
- (vii) pannes du train d'atterrissage et volets hypersustentateurs.

(b) Tout exploitant s'assure que la formation de l'ingénieur navigant comprend au moins les opérations suivantes :

- (1) formation et pratique sur les procédures relatives à la fonction et à la responsabilité de mécanicien navigant. Ces formations théoriques et pratiques peuvent être effectuées sur aéronef, simulateur ou autres équipements de formation approuvés.
- (2) un contrôle de compétence comme décrit dans la section 8.9.1.19 du présent règlement.

(c) Tout exploitant s'assure que la formation en vol comprend les opérations suivantes :

- (1) la formation initiale en vol des équipages de conduite comprend un entraînement en vol et un test en vol pour démontrer la compétence du candidat à assumer la fonction qui lui sera assignée.
- (2) la formation et le test en vol décrits dans le paragraphe (c)(1) sont effectués :
 - (i) en vol ou avec un équipement de formation appropriés ; ou
 - (ii) en exploitation commerciale, si effectués sous la supervision d'un membre d'équipage de conduite qualifié.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.15 FORMATION INITIALE AUX OPÉRATIONS SPÉCIALES

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit s'assurer une formation initiale aux opérations spéciales à chaque pilote et Agents Techniques d'Exploitation, chacun dans sa spécialité et sur tous les équipements, procédures et techniques nouveaux ou particuliers, tels que :
- (1) Navigation de classe II ;
 - (i) connaissance sur les procédures spéciales de navigation (ex : MNPS) ;
 - (ii) connaissance sur les équipements spéciaux (ex : INS, LORAN, OMEGA) ;
 - (2) Approches en CAT II et CAT III ;
 - (i) pratiques, procédures et équipements spéciaux ;
 - (ii) une démonstration de compétence ;
 - (3) Valeurs inférieures aux minima standards de décollage ;
 - (i) exigences piste de décollage et éclairage ;
 - (ii) décollages interrompus à V1 ou proche de V1 accompagnés d'une panne de moteur le plus critique ;
 - (iii) manœuvres de roulage ;
 - (iv) procédures de prévention de pénétration dans la piste de décollage en condition de faible visibilité ;
 - (4) Vol long-courrier en bimoteurs ;
 - (5) Utilisation du radar de bord en approche ;
 - (6) Utilisation du pilote automatique en cas d'incapacité du pilote.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.16 FORMATION SUR LES DIFFÉRENCES ENTRE AÉRONEFS DE MÊME TYPE

1. GÉNÉRALITÉS

(a) Tout exploitant d'aéronefs de même type mais de modèles différents, doit assurer une formation aux agents techniques d'exploitation ; cette formation doit comprendre au minimum :

(1) procédures d'exploitation :

- (i) vols en conditions météo très sévères, incluant les turbulences en air limpide (CAT), cisaillement de vent et foudre ;
- (ii) calculs de poids et de centrage et procédures de contrôle de chargement ;
- (iii) calculs de performances aéronef, incluant les limitations de poids en fonction de l'état de la piste au départ, à l'arrivée et les limitations en route et aussi les limitations (panne) de moteur ;
- (iv) procédures de planification des vols, incluant la sélection des routes, temps de vol et les calculs de quantité de carburant ;
- (v) la préparation d'approbation de dispatch ;
- (vi) briefing équipage ;
- (vii) procédures de surveillance des vols ;
- (viii) la réaction de l'équipage face à différentes situations d'urgence, incluant l'assistance que l'agent technique d'exploitation peut apporter dans chaque cas ;
- (ix) exploitation de la MEL et de la CDL ;
- (x) calcul manuel des performances en cas d'indisponibilité des moyens de calcul automatique ;
- (xi) formation en zone géographique particulière ;
- (xii) procédures ATC et Instruments, incluant les procédures d'attente au sol et de régulation du trafic ; et
- (xiii) procédures radio/téléphonie ;

(2) procédures d'urgence :

- (i) actions à prendre pour aider l'équipage de conduite ; et
- (ii) notifications de l'exploitant et de l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.19 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE SUR AVIONS ET INSTRUMENTS

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Un contrôle de compétence de pilote satisfaisant suivi d'un programme de formation de l'exploitant doit approuver pour un type d'aéronef particulier, répondre aux exigences de test de qualification de type d'aéronef si :
- (1) le contrôle de compétence inclut toutes les manœuvres et procédures exigées pour un test de pratique pour la qualification de type ; et
 - (2) les contrôles de compétence sont effectués par un examinateur agréé par l'Autorité.
- (b) Le contrôle de compétence aéronef et instruments du pilote commandant de bord et du copilote comprend les opérations et procédures listées dans Le tableau A. Comme indiqué, les examinateurs peuvent faire exécuter des opérations particulières durant le test en vol en tenant compte du niveau de performance du pilote à évaluer.

Tableau A

MANŒUVRE ET PROCÉDURES	CDB ou COPILOTE	NOTES
Opérations au Sol		
Inspection Pré vol	CDB/Copilote	
Roulage	CDB/Copilote	Action simultanée de 2 pilotes possible.
Inspections Moteur	CDB/Copilote	Action simultanée de 2 pilotes possible.
Décollages		
Normal	CDB/Copilote	
Aux Instruments	CDB/Copilote	
Par Vent de Travers	CDB/Copilote	
Avec une panne moteur	CDB/Copilote	
Décollage interrompu	CDB/Copilote	Action simultanée de 2 pilotes possible. Facultatif
Procédures Vols aux instruments		
Zone de départ	CDB/Copilote	Facultatif
Zone d'arrivée	CDB/Copilote	Facultatif
Attente	CDB/Copilote	Facultatif
Approche ILS classique	CDB/Copilote	
Perte d'un moteur en ILS	CDB/Copilote	
Approche ILS couplée	CDB/Copilote	Action simultanée des 2 pilotes possible
Approche classique	CDB/Copilote	
Seconde approche classique	CDB/Copilote	
Perte d'ILS durant l'approche	CDB/Copilote	
Seconde approche avec perte d'ILS	CDB seulement	
Approche (indirecte)	CDB/Copilote	Seulement si autorisé dans le manuel de vol de l'exploitant Facultatif

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

MANŒUVRES ET PROCÉDURES	CDB ou Copilote	Notes
Manoeuvres en Vol		
Virage serré	CDB	Facultatif.
Caractéristiques de vol spécifique	CDB/Copilote	
Approches en décrochage	CDB/Copilote	Facultatif.
Panne moteur	CDB/Copilote	
Approche avec panne 2 moteurs (tri ou quadrimoteur)	CDB/Copilote	
Atterrissage classique	CDB/Copilote	
Atterrissage après procédure ILS	CDB/Copilote	
Atterrissage par vent de travers	CDB/Copilote	
Atterrissage avec extinction moteur	CDB/Copilote	
Atterrissage après une approche indirecte	CDB/Copilote	Seulement si autorisé dans le Manuel de Vol de l'exploitant. Facultatif.
Procédures Normales et Anormales	CDB/Copilote	
Atterrissage Interrompu	CDB/Copilote	
Atterrissage avec 2 moteurs en panne (tri ou quadrimoteur)	CDB seulement	
Autres cas	CDB ou Copilote	À la discrétion de l'examineur.

- (c) le test oral et le test pratique en vol pour le contrôle de compétence ne sont pas effectués simultanément.
- (d) si l'examineur constate que le candidat a une lacune, il interrompt immédiatement le test en vol ou, en accord avec le candidat, effectue le reste des épreuves.
- (e) si le test est interrompu (pour une raison mécanique ou autre) et qu'il reste des épreuves à repasser, l'examineur établit une lettre d'interruption d'examen, valable 60 jours ; les épreuves passées avec succès y sont mentionnées.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.21 ÉQUIPAGE DE CONDUITE À FAIBLE NIVEAU D'EXPÉRIENCE – VOL COMMERCIAL

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Situations considérées dangereuses sur un aérodrome particulier par l'Autorité de cet aérodrome et considéré comme telles par l'Autorité ou sur un aérodrome jugé particulier par l'exploitant :
- (1) la visibilité prévalant d'après les dernières informations météo est égale ou inférieure à 3/4 de miles nautiques (NM) ;
 - (2) la portée visuelle de piste sur la piste à utiliser est inférieure à 4000 pieds (1500m) ;
 - (3) la piste à utiliser est couverte d'eau ou toute condition similaire pouvant affecter les performances de l'aéronef ;
 - (4) l'efficacité du freinage sur la piste à utiliser est prévue être de qualité inférieure à la normale ;
 - (5) le vent de travers sur la piste dépasse de 15 nœuds la valeur limite;
 - (6) un cisaillement de vent est prévu dans la zone de l'aérodrome ; ou
 - (7) toute autre condition où le pilote commandant de bord jugé prudent d'exercer ses prérogatives.
- (b) Circonstances dans lesquelles se déroulent en général les cas de non-respect du nombre d'heures de vol minimum requis :
- (1) un exploitant agréé ne compte parmi ses employés aucun pilote répondant aux exigences du nombre d'heures de vol minimum requis ;
 - (2) un exploitant déjà agréé ajoute à sa flotte un type d'aéronef qui n'a pas encore été éprouvé pour le type d'exploitation prévue ; ou
 - (3) un exploitant déjà certifié élit une nouvelle base où il affecte des pilotes devant être qualifiés sur les aéronefs exploités à partir de cette base.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.22 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DE L'INGÉNIEUR NAVIGANT

1. GÉNÉRALITÉS

(a) Les examinateurs incluent dans le contrôle de compétence des ingénieurs navigants un test oral ou écrit sur les procédures normales, anormales et d'urgence suivantes :

(1) procédures normales :

- (i) pré vol intérieur ;
- (ii) préparation cockpit ;
- (iii) avitaillement carburant ;
- (iv) procédures de démarrage moteur ;
- (v) procédures roulage et avant décollage ;
- (vi) pressurisation décollage et montée ;
- (vii) croisière et gestion carburant ;
- (viii) descente et approche ;
- (ix) après atterrissage et sécurisation ;
- (x) coordination équipage ;
- (xi) cas d'alerte, vision du trafic, etc. ... ;
- (xii) calcul de performance ;
- (xiii) antigivrage, dégivrage ;

(2) procédures anormales et d'urgence ;

- (i) recherche de pannes ;
- (ii) connaissance des check-lists ;
- (iii) capacité d'exécuter les procédures ;
- (iv) coordination équipage ;
- (v) liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration ;
- (vi) opérations de secours et d'urgence des systèmes de navigation de l'aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.23 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) L'évaluateur doit mener le contrôle de manière à démontrer que les membres d'équipage de cabine ont un niveau de compétence suffisant pour exercer correctement les tâches et responsabilités qui leur sont assignées.
- (b) Un superviseur ou un inspecteur qualifié et agréé par l'Autorité doit assister et évaluer le contrôle de compétence du personnel de cabine.
- (c) À chaque contrôle de compétence des membres d'équipage de cabine, l'évaluateur doit mettre en évidence les connaissances en :
- (1) équipements de sécurité ;
 - (i) communication d'urgence et systèmes d'annonce ;
 - (ii) les issues d'aéronef ;
 - (iii) les issues avec toboggans ou toboggans munis de radeau (opération de secours) ;
 - (iv) toboggans et toboggans munis de radeau dans des conditions d'amerrissage ;
 - (v) issues sans toboggans (opération de secours) ;
 - (vi) issues par le hublot (opération d'urgence) ;
 - (vii) issues par le cône de queue (opération d'urgence) ;
 - (viii) issues par le cockpit (opération d'urgence) ;
 - (ix) évacuation au sol et équipements d'amerrissage ;
 - (x) équipements de premier secours ;
 - (xi) les systèmes d'oxygène portable (les bouteilles d'oxygène, les générateurs chimiques d'oxygène, l'équipement de protection respiratoire (EPR) ;
 - (xii) équipements de lutte contre l'incendie ;
 - (xiii) les systèmes d'éclairage de secours ;
 - (xiv) équipements supplémentaires d'urgence.
 - (2) les procédures d'urgence :
 - (i) les types d'urgence spécifiques à l'aéronef ;
 - (ii) les procédures et signaux de communication d'urgence ;
 - (iii) décompression rapide ;
 - (iv) décompression insidieuse et fissure de fenêtre et des fuites de joint de pressurisation ;
 - (v) feux ;
 - (vi) amerrissage ;
 - (vii) évacuation au sol ;
 - (viii) évacuation non assurée (c.à.d. initiée par un passager) ;
 - (ix) maladie ou blessure ;
 - (x) situations anormales impliquant des passagers ou des membres d'équipage ;
 - (xi) turbulence ; et

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (xii) autres situations rares.
- (3) entraînements aux opérations d'urgence.
 - (i) localisation et utilisation de tous les équipements d'urgence et de secours embarqués à bord de l'aéronef ;
 - (ii) la localisation et l'utilisation de tous les types d'issues ;
 - (iii) porter un gilet de sauvetage (si applicable) ;
 - (iv) porter un équipement de protection de respiration ;
 - (v) manipulation effective d'extincteurs.
- (4) gestion des ressources de l'équipage ;
 - (i) aptitude à prendre des décisions ;
 - (ii) briefings et développement de la communication libre ;
 - (iii) formation en facteurs humains ;
 - (iv) gestion de la charge de travail.
- (5) marchandises dangereuses.
 - (i) reconnaissance et transport des marchandises dangereuses ;
 - (ii) emballage, marquage et documentation appropriée ;
 - (iii) instructions concernant la compatibilité, le chargement, le stockage et les caractéristiques de manipulation.
- (6) Sûreté
 - (i) pirate aérienne ; et
 - (ii) passagers turbulents

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.24 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Les évaluateurs testent les compétences en matière d'opérations aériennes pour démontrer que le niveau de compétence du candidat est suffisant pour assurer avec succès toutes les tâches liées aux opérations aériennes.
- (b) Un instructeur ou un examinateur qualifié, approuvé par l'Autorité, doit observer et évaluer les compétences des agents techniques d'exploitation.
- (c) Chaque contrôle de compétence d'agents techniques d'exploitation inclut :
 - (1) une évaluation de tous les aspects de la fonction libération de vol (dispatch) ;
 - (2) une démonstration de connaissances et des capacités en situations normales et anormales ;
 - (3) une assistance à la préparation d'un vol.
- (d) Chaque évaluateur d'un agent nouvellement recruté pour les opérations aériennes doit inclure durant les contrôles de compétence initiaux, une évaluation afférente à la zone géographique d'exploitation et aux types d'aéronefs que l'agent technique d'exploitation aura à gérer.
- (e) L'instructeur doit pouvoir approuver un examen de compétence sur des types d'aéronefs représentatifs quand dans son esprit un examen comprenant tous les types est impraticable ou non nécessaire.
- (f) Les examinateurs doivent limiter le contrôle de compétence uniquement à l'équipement initial et au dispatch d'aéronefs sur lesquels l'agent est qualifié (à moins que ce contrôle ne soit pris en compte simultanément comme un contrôle périodique).
- (g) Tout examinateur d'agent technique d'exploitation doit inclure, durant un contrôle périodique ou de requalification, un échantillon représentatif d'aéronefs et de routes pour lesquelles l'agent doit posséder les qualifications périodiques.
- (h) L'Autorité exige un contrôle spécial des compétences en exploitation avant qu'un dispatcher ne soit qualifié EDTO ou autres opérations spéciales autorisées par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.32 FORMATION PÉRIODIQUE : MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit établir un programme de formation périodique pour tous les membres d'équipage de conduite. Ce programme de formation exposé dans le manuel d'exploitation de l'exploitant est approuvé par l'Autorité.
- (b) Tout membre d'équipage doit se soumettre à une formation périodique conforme au type ou au modèle d'aéronef sur lequel il opère.
- (c) Tout exploitant doit disposer d'un programme de formation périodique conduite par un personnel qualifié.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que la formation permanente au sol pour les membres d'équipage de conduite dans au moins les domaines suivants :
 - (1) Généralités :
 - (i) procédures de localisation des vols;
 - (ii) principes et méthodes pour le calcul du poids/centrage et les limitations de piste;
 - (iii) météorologie pour avoir une connaissance pratique des phénomènes climatiques comprenant les principes du système de fronts, givrage, brouillard, orages,
 - (iv) cisaillements de vent et situations météo en haute altitude;
 - (v) les systèmes ATC et la phraséologie s'y attachant;
 - (vi) la navigation et l'utilisation des aides à la navigation
 - (vii) les procédures de communication en situation normale ou d'urgence
 - (viii) les indications visuelles avant une descente au MDA;
 - (ix) revue des événements, accidents et incidents;
 - (x) autres informations nécessaires pour s'assurer de la compétence des pilotes:
 - (2) Systèmes avion et limitations :
 - (i) procédures normales, anormales et d'urgence;
 - (ii) caractéristiques des performances avion;
 - (iii) moteurs et hélices;
 - (iv) composants majeures de l'aéronef;
 - (v) systèmes majeurs de l'aéronef (ex. commandes de vol, électrique, hydraulique et autres systèmes appropriés)
 - (vi) procédures et exigences en matière de givrage et de dégivrage au sol.
 - (3) Exercices et équipements de secours.
 - (4) Tous les 12 mois :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (i) localisation et utilisation de tous les équipements de secours et de sécurité à bord des avions ;
 - (iii) la localisation et l'utilisation de toutes les issues ;
 - (iv) exercice d'utilisation de gilets de sauvetage ;
 - (v) exercice d'utilisation des masques à oxygène ;
 - (vi) exercice de manipulation des extincteurs.
- (5) Tous les 3 ans :
- (i) manipulation de toutes les issues ;
 - (ii) démonstration sur l'utilisation des toboggans, partout où ils sont installés ;
 - (iii) lutte contre l'incendie avec des équipements représentatifs de ceux embarqués dans l'aéronef sur un feu réel ou simulé.
 - (iv) Avec des extincteurs au halon, une méthode alternative homologuée par l'Autorité peut être utilisée ;
 - (v) effets de la fumée dans un endroit fermé et l'utilisation réelle de tout équipement s'y attendant dans un environnement rempli de fumée en simulation ;
 - (vi) manipulation réelle de la pyrotechnie, réelle ou simulée, partout où elle est installée ;
 - (vii) démonstration sur l'utilisation des radeaux de survie, partout où ils sont installés ;
 - (viii) un exercice d'évacuation en urgence ;
 - (ix) un exercice d'amerrissage, si possible ;
 - (x) un exercice de décompression rapide, si possible.
- (6) Gestion des ressources de l'équipage :
- (i) aptitudes à la prise des décisions ;
 - (ii) briefings et développement de la communication libre ;
 - (iii) formation aux facteurs humains
 - (iv) gestion de la charge de travail ;
 - (v) prise de conscience.
- (7) Des marchandises dangereuses :
- (i) identification de classes des marchandises dangereuses ;
 - (ii) emballage, marquage, et documentation appropriée ;
 - (iii) instructions concernant la compatibilité, le chargement, le stockage et les caractéristiques de manipulation.
- (8) La sûreté :
- (i) la piraterie aérienne : et
 - (ii) les passagers perturbateurs.
- (e) Tout exploitant doit vérifier le maintien de connaissance de la formation au sol par un examen oral ou écrit.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

(f) Tout exploitant doit s'assurer que la formation permanente de vol du pilote inclut au moins les domaines suivants :

La formation en vol peut être conduite dans un aéronef approprié ou dans un simulateur de formation approprié (le simulateur devra avoir les possibilités d'atterrissage).

(1) Préparation :

- (i) inspection visuelle (utilisation d'affichage graphique autorisé) ;
- (ii) procédures de roulage.

(2) Opérations en surface :

- (i) limites de performance ;
- (ii) gestion du cockpit ;
- (iii) sécurisation de la cargaison ;
- (iv) push back (repoussage) ;
- (v) mise en route des moteurs pendant le "push back" ;
- (vi) démarrage ;
- (vii) roulage ; et
- (viii) vérifications pour le décollage.

(3) Décollage :

- (i) normal ;
- (ii) vent traversier ;
- (iii) interruption de décollage ;
- (iv) panne moteur après V1 ;
- (v) panne moteur pendant le deuxième segment ;
- (vi) inférieur au minimum standard.

(4) Montée :

- (i) normale ;
- (ii) un moteur en panne en montée vers l'altitude de croisière.

(5) Croisière :

- (i) virages serrés ;
- (ii) les approches de décrochages (décollage, croisière, et les conditions d'atterrissage) ;
- (iii) extinction moteur en vol ;
- (iv) redémarrage moteur en vol ;
- (v) caractéristiques de manœuvre en survitesse.

(6) Descente :

- (i) normale ;
- (ii) taux maximum de descente.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

(7) Approche :

- (i) procédures VFR ;
- (ii) approche classique avec 50% de perte de puissance sur un moteur (2 moteurs en panne sur un aéronef trimoteurs) (pilote commandant de bord seulement)
- (iii) approche classique avec les becs/volets en panne ;
- (iv) approches de précision IFR (ILS normal et ILS avec un moteur en panne) ;
- (v) approches classiques IFR (NDB normal et VOR normal) ;
- (vi) approche classique avec un moteur en panne (LOC course inverse, SDF/LDA, GPS, TACAN et les procédures d'approche circulaire)
- (vii) le simulateur doit être équipé pour la formation et le contrôle de la manœuvre circulaire.
- (viii) approche manquée en procédure d'approche de précision ;
- (ix) approche manquée en procédure d'approche classique ;
- (x) approche manquée avec une panne moteur.

(8) Atterrissage :

- (i) normal avec réglage stabilisateur hors de la plage normale (seulement sur les petits aéronefs) ;
- (ii) normal après une approche de précision aux instruments ;
- (iii) normal à partir d'une approche de précision aux instruments avec le moteur critique en panne ;
- (iv) normal avec 50% de perte de puissance d'un côté (2 moteurs en panne sur des aéronefs trimoteurs) (Pilote commandant de bord seulement) ;
- (v) normal avec les becs/volets en panne ;
- (vi) atterrissages manqués ;
- (vii) vent de travers ;
- (viii) piste courte et/ou molle (petit aéronef seulement) ;

(9) Après l'atterrissage :

- (i) stationnement ;
- (ii) évacuation de secours ;

(10) Autres procédures de vol pendant toute la phase de vol :

- (i) attente ;
- (ii) accumulation de glace sur la structure ;
- (iii) prévention des accidents aériens ;
- (iv) cisaillement de vent /micro rafales.

(11) Procédures d'utilisation des systèmes normaux, anormaux et alternatifs en toute phase de vol :

- (i) pneumatique/pressurisation
- (ii) conditionnement d'air ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (iii) carburant et huile
- (iv) électrique ;
- (v) hydraulique ;
- (vi) commandes de vol ;
- (vii) systèmes antigivrage et de dégivrage ;
- (viii) systèmes de guidage de gestion de vol automatique ou autre approche et aides à l'atterrissage
- (ix) dispositifs d'avertisseur de décrochage, dispositifs pour éviter le décrochage et les systèmes d'augmentation de la stabilité ;
- (x) radar météo embarqué ;
- (xi) panne du système d'instrument de bord ;
- (xii) équipements de communication
- (xiii) systèmes de navigation
- (xiv) pilote automatique ;
- (xv) aides à l'approche et à l'atterrissage ;
- (xvi) panne du système d'instrument de vol.

(12) Les procédures des systèmes de secours pendant toute phase :

- (i) incendie aéronef ;
 - (ii) détection de fumée ;
 - (iii) pannes moteur ;
 - (iv) largage ou vidange carburant ;
 - (v) systèmes électriques, hydrauliques, pneumatiques ;
 - (vi) panne du système de commandes de vol ;
 - (vii) panne du système du train d'atterrissage et volet.
- (g) Tout exploitant doit s'assurer que les vols d'entraînement périodiques de l'ingénieur navigant comprennent au moins la formation en vol spécifiée dans la NMO 8.9.1.22.
- (h) Tout exploitant doit s'assurer que les entraînements périodiques de l'ingénieur navigant comprennent assez d'exercices et de tests en vol pour lui assurer la compétence adaptée aux procédures opérationnelles et aux équipements de navigation à utiliser ; et le familiariser avec les données de navigation relatives aux parcours exploités par le détenteur du CTA et nécessaires à la fonction de l'ingénieur navigant.
- (i) L'exploitant doit pouvoir combiner les entraînements périodiques avec les tests de contrôle de compétence approuvés par l'Autorité.
- (j) Les entraînements périodiques et les vols d'entraînements sont effectués en même temps ou combinés, mais l'accomplissement de chacun de ces programmes est enregistré séparément à l'atterrissage ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.33 FORMATION AUX OPÉRATIONS URGENTES : MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit établir un programme de formation approuvé par l'Autorité pour tout membre d'équipage de cabine.
- (b) Tout membre d'équipage de cabine doit subir une formation périodique en évacuation et autres procédures normales et d'urgence appropriées qu'il exerce par rapport au poste qui lui a été assigné et/ou aux types d'aéronefs exploités.
- (c) Le programme de formation périodique de l'exploitant doit être exécuté par du personnel convenablement qualifié.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que, tous les 12 mois, tout membre d'équipage de cabine doit recevoir une formation périodique dans au moins les domaines suivants :
 - (1) Equipements de sécurité :
 - (i) communication d'urgence et systèmes d'annonce ;
 - (ii) les issues de l'aéronef ;
 - (iii) les issues équipées de toboggans ou toboggans munis de radeaux (opération d'urgence) ;
 - (iv) toboggans et toboggans munis de radeaux dans des conditions d'amerrissage ;
 - (v) issues sans toboggans (opération d'urgence) ;
 - (vi) issues par le hublot (opération d'urgence) ;
 - (vii) issues par le cône de queue (opération d'urgence);
 - (viii) issues par le cockpit (opération d'urgence);
 - (ix) évacuation au sol et équipements d'amerrissage;
 - (x) équipements de premier secours ;
 - (xi) les systèmes d'oxygène portable (les bouteilles d'oxygène, les générateurs chimiques d'oxygène, l'équipement de protection respiratoire (EPR); équipements de lutte contre l'incendie;
 - (xii) les systèmes d'éclairage de secours;
 - (xiii) équipements supplémentaires d'urgence.
 - (2) Les procédures d'urgence :
 - (i) les types d'urgences spécifiques à l'aéronef ;
 - (ii) les procédures et signaux de communication d'urgence ;
 - (iii) décompression rapide ;
 - (iv) décompression insidieuse et fuite au niveau de hublot fissuré et de joint d'étanchéité de pressurisation ;
 - (v) feux ;
 - (vi) amerrissage ;
 - (vii) évacuation au sol ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (viii) évacuation non assurée (c.à.d. initiée par un passager) ;
 - (ix) maladie ou blessure ;
 - (x) situations anormales impliquant des passagers ou des membres d'équipage ;
 - (xi) turbulence ; et
 - (xii) autres situations rares.
- (3) Exercices de secours.
- (4) Tous les 12 mois :
- (i) localisation et utilisation de tout équipement de secours et de sécurité embarqués dans l'aéronef ;
 - (ii) localisation et utilisation de tous les types d'issues ;
 - (iii) exercice en grandeur réelle du port d'un gilet de sauvetage ;
 - (iv) exercice en grandeur réelle du port d'un équipement de protection respiratoire ;
 - (v) manipulation effective d'extincteurs incendie.
- (5) Tous les 3 ans :
- (i) opération sur toutes les issues ;
 - (ii) démonstration de la méthode utilisée pour déployer un toboggan, là où s'est installé ;
 - (iii) lutte contre l'incendie en utilisant des équipements représentant ceux embarqués dans l'aéronef pour un exercice en grandeur réelle ou simulée
 - (iv) Avec les extincteurs en halon, une autre méthode acceptable par l'Autorité peut être utilisée.
 - (v) les effets de la fumée dans une zone fermée et en utilisant un équipement dans un environnement enfumé simulé.
 - (vi) le port d'objets pyrotechniques, réel ou simulé, leurs localisations ;
 - (vii) démonstration de l'utilisation de radeaux de sauvetage, leur localisation ;
 - (viii) un exercice d'évacuation en urgence ;
 - (ix) un exercice d'amerrissage, si applicable ;
 - (x) un exercice de décompression rapide, si applicable.
- (6) Facteurs humains :
- (i) aptitudes à prendre des décisions ;
 - (ii) briefings et développement de la communication libre ;
 - (iii) formation aux facteurs humains ;
 - (iv) gestion de la charge de travail.
- (7) Marchandises dangereuses :
- (i) identification et transport des marchandises dangereuses ;
 - (ii) emballage, marquage et documentation appropriés ; et
 - (iii) les instructions concernant la compatibilité, le chargement, le stockage et les caractéristiques de manipulation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (8) Sûreté :
- (i) piraterie aérienne ;
 - (ii) les passagers turbulents.
- (9) Les entraînements périodiques et les vols d'entraînement peuvent être effectués en même temps ou combinés, mais l'accomplissement de chacun de ces programmes est enregistré séparément.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.34 FORMATION PÉRIODIQUE : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit établir et maintenir un programme de formation périodique, approuvé par l'Autorité et exposé dans le manuel d'exploitation de l'exploitant, ce programme doit être suivi annuellement par chaque agent technique d'exploitation.
- (b) Tout agent technique d'exploitation doit subir une formation périodique suivant le(s) type(s) et/ou les différents aéronefs et les types d'exploitation conduite par l'exploitant.
- (c) Tout exploitant doit conduire le programme de formation périodique par du personnel convenablement qualifié.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que, tous les 12 mois, chaque agent technique d'exploitation reçoit une formation périodique dans au moins les domaines suivants :
 - (1) préparation de vol sur un aéronef spécifique ;
 - (2) assistance d'urgence aux membres d'équipage ;
 - (3) gestion des ressources de l'équipage, et
 - (4) marchandises dangereuses.
- (e) Les entraînements périodiques et les vols d'entraînement peuvent être effectués en même temps ou combinés, mais l'accomplissement de chacun de ces programmes doit être enregistré séparément.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.36 FORMATION D'INSTRUCTEUR EN VOL

1 GÉNÉRALITÉS

- (b) Nul ne peut employer une personne, ni ne peut servir comme instructeur en vol dans un programme de formation à moins que :
- (1) cette personne n'ait effectué avec satisfaction la formation initiale et d'adaptation d'instructeur en vol ;
 - (2) dans les 12 mois calendaires précédents, cette personne n'ait conduit d'une manière satisfaisante l'instruction sous la supervision d'un Inspecteur de l'Autorité, d'un contrôleur des opérations aériennes de l'exploitant, ou d'un examinateur employé par l'exploitant.
- (c) Un exploitant doit pouvoir accomplir le contrôle d'observation pour un instructeur, en partie ou entièrement, dans un aéronef, dans un simulateur de vol, ou dans un dispositif de formation en vol.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs en vol comprend les domaines suivants :
- (1) les tâches, les fonctions, et les responsabilités de l'instructeur en vol;
 - (2) les règlements applicables et les politiques et procédures de l'exploitant;
 - (3) les méthodes appropriées, les procédures, et les techniques pour conduire les contrôles requis;
 - (4) une évaluation adéquate de la performance du stagiaire comprenant la détection de :
 - (i) formation inadaptée et insuffisante ; et
 - (ii) caractéristiques personnelles d'un demandeur qui pourrait compromettre la sécurité ;
 - (5) une action corrective appropriée dans le cas de contrôles insuffisants;
 - (6) les méthodes approuvées, les procédures, et les limitations pour exécuter les procédures normales, anormales, et d'urgence requises pour exploiter l'aéronef;
 - (7) excepté pour les titulaires d'une licence d'Instructeur en vol:
 - (i) les principes fondamentaux du processus instruction-étude;
 - (ii) les méthodes et les procédures d'instruction ;
 - (iii) le rapport Instructeur-stagiaire.
- (e) Tout exploitant doit s'assurer que la formation de contrôleur au sol pour les instructeurs en vol comprend les méthodes, les procédures et les limitations appropriées pour exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence requises applicables à l'aéronef sur lequel l'instructeur en vol est en stage d'adaptation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

- (e) Tout exploitant doit s'assurer que la formation initiale et d'adaptation d'instructeur en vol (aéronef), les Instructeurs mécaniciens navigants (aéronef) et les Instructeurs navigateurs de vol (aéronef) comprennent les domaines suivants :
- (1) les mesures de sécurité pour les situations d'urgence qui sont susceptibles de se produire pendant l'instruction ;
 - (2) les résultats potentiels incorrects, inopportuns ou la non - exécution des mesures de sécurité pendant l'instruction;
 - (3) pour l'instructeur pilote en vol (aéronef):
 - (i) la formation en vol et la pratique pour conduire l'instruction en vol, à partir des sièges pilotes gauche et droit, des procédures normales, anormales et d'urgence requises pour s'assurer de la compétence comme Instructeur; et
 - (ii) les mesures de sécurité à prendre soit à partir du siège pilote pour des situations d'urgence qui sont susceptibles de se développer pendant l'instruction.
 - (4) pour les instructeurs mécaniciens navigants (aéronef) et les Instructeurs navigateur de vol (aéronef), la formation en vol pour s'assurer de leur compétence pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées.
- (g) Un exploitant doit pouvoir accomplir les exigences de formation en vol pour les Instructeurs en vol entièrement ou en partie sur un aéronef, dans un simulateur de vol ou dans un dispositif de formation de vol approprié.
- (h) Un exploitant doit s'assurer que la formation initiale et d'adaptation d'instructeur en vol (simulateur) comprend les domaines suivants :
- (1) la formation et la pratique des procédures normales, anormales et d'urgence requises pour s'assurer de la compétence des Instructeurs en vol pour conduire l'instruction en vol exigée par le présent règlement. Cette formation et cette pratique seront accomplies entièrement ou en partie dans un simulateur de vol ou dans un dispositif de formation de vol approprié.
 - (2) la formation sur le fonctionnement des simulateurs de vol ou des dispositifs de formation appropriés, ou tous les deux, pour s'assurer de la compétence des Instructeurs en vol pour conduire l'instruction en vol exigée par le présent règlement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 04 : 18 /04/2018

NMO : 8.8.1.37 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR

1. GÉNÉRALITÉS

- (a) Nul ne peut employer une personne, ni ne peut servir comme instructeur (aéronef ou simulateur) dans un programme de formation à moins que, conformément au type d'aéronef concerné, cette personne n'ait suivi avec satisfaction les phases de formation appropriées sur l'aéronef, comprenant la formation périodique, qui est requise pour servir comme pilote commandant de bord ou mécanicien navigant.
- (b) Tout exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol du contrôleur des opérations aériennes comprend les domaines suivants :
- (1) les devoirs, les fonctions et les responsabilités du contrôleur ;
 - (2) la réglementation applicable, les politiques et procédures du détenteur de CTA ;
 - (3) les méthodes appropriées, les procédures et les techniques pour conduire les contrôles requis ;
 - (4) une évaluation adéquate des résultats des stagiaires comprenant la détection de :
 - (i) formation inadéquate et insuffisante ; et
 - (ii) les caractères personnels d'un candidat qui pourraient compromettre la sécurité ;
 - (5) une action corrective appropriée dans le cas de contrôles insatisfaisants ;
 - (6) des méthodes approuvées, des procédures et des limitations pour effectuer les procédures requises normales, anormales et de secours dans l'aéronef.
- (c) La formation sol d'adaptation de contrôleur des opérations aériennes inclut les méthodes approuvées, les procédures et les limitations pour effectuer les procédures requises normales, anormales et d'urgence applicables à l'aéronef sur lequel le contrôleur des opérations aériennes est en stage d'adaptation.
- (d) Tout exploitant doit s'assurer que la formation en vol initial et d'adaptation de contrôleur des opérations aériennes (aéronef) comprend les domaines suivants :
- (1) l'entraînement et la pratique pour conduire les évaluations en vol (à partir des sièges pilote de gauche et de droite pour le contrôle de pilotage) dans les procédures requises normales, anormales, et d'urgence pour s'assurer de la compétence pour conduire les contrôles en vol ;
 - (2) les résultats possibles de mesures de sécurité incorrectes, inopportunes, ou non exécutées pendant une évaluation ;
 - (3) les mesures de sécurité (à prendre à partir de n'importe quel siège pilote par le contrôleur des opérations aériennes) pour des situations d'urgence qui peuvent survenir pendant une évaluation.
- (e) Tout exploitant doit s'assurer que la formation en vol initial et d'adaptation de contrôleur des opérations aériennes (simulateur) comprend les domaines suivants :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 1
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 04 : 18 /04/2018

- (1) l'entraînement et la pratique pour conduire les contrôles en vol avec les procédures requises normales, anormales et d'urgence pour avoir la compétence de conduire les contrôles d'évaluation exigés par le présent règlement (cet entraînement et cette pratique seront accomplis dans un simulateur de vol ou dans un dispositif de formation de vol).
 - (2) la formation sur le fonctionnement des simulateurs de vol ou des dispositifs de formation en vol, ou tous les deux, pour s'assurer de la compétence du contrôleur des opérations aériennes à mener les évaluations exigées par le présent règlement.
- (f) Un exploitant doit pouvoir accomplir la formation en vol pour les contrôleurs des opérations aériennes entièrement ou en partie sur aéronef, simulateur de vol ou dispositifs de formation de vol appropriés.

FIN DU DOCUMENT