



Le Directeur Général

**DECISION N°AAC/100/DG/HMM/ALG/047-BIS/18 DU 18 SEPT 2018
PORTANT REGLEMENT AERONAUTIQUE DE LA REPUBLIQUE
DEMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF A L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES
AERONEFS (RACD 08)**

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 du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Vu la Décision n°AAC/100/DG/TMJ/ALG/047/18 du 22 août 2018 portant Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo relatif à l'exploitation technique des aéronefs ;

Considérant la nécessité d'édicter un Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo relatif à l'exploitation technique des aéronefs (Parties 2 et 3) ;

Vu l'urgence ;

...//...

DECIDE :

Article 1^{er} :

Est édicté, le Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo relatif à l'exploitation technique des aéronefs (**RACD 08, Partie 2 : Aviation générale domestique et internationale, Partie 3 : Vols domestiques et internationaux d'hélicoptères**), joint en annexe à la présente Décision.

Article 2 :

La présente Décision entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le **18 SEPT 2018**

Hippolyte MUAKA MVUEZOLO
Directeur Général Adjoint

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 2
Aviation générale domestique et
Internationale - avions

Troisième édition, Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

1. SOMMAIRE

Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS

Chapitre 2 : VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

Chapitre 3 : AVIONS LOURD ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

NORMES DE MISE EN ŒUVRE.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

2. TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Sommaire	i
2. Table des matières	ii
3. Liste des pages effectives	iv
4. Liste des amendements	vii
5. Documents de référence	viii
6. Abréviations et symboles.....	ix
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	1-1
8.1.1.1 Objet et Domaine d'application	1-1
8.1.1.2 Gestion de la sécurité	1-2
8.1.1.3. Définitions.....	1-2
CHAPITRE 2 : VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE	2-1
8.2.1. Généralités	2-1
8.2.1.1. Respect des lois, règlements et procédures	2-1
8.2.1.2. Marchandises dangereuses	2-2
8.2.1.3. Usage de substances psychoactives	2-2
8.2.1.4. Approbations particulières.....	2-2
8.2.2 Exécution des vols	2-2
8.2.2.1 Installations et services d'exploitation.....	2-2
8.2.2.2 Gestion de l'exploitation	2-3
8.2.2.3 Préparation des vols	2-5
8.2.2.4 Procédures en vol	2-9
8.2.2.5 Fonctions du pilote commandant de bord	2-11
8.2.2.6 Bagages à main (décollage et atterrissage)	2-12
8.2.3 Limites d'emploi relatives aux performances des avions	2-12
8.2.3.1 Généralités	2-12
8.2.4 Équipage de conduite des avions	2-12
8.2.4.1 Composition de l'équipage de conduite	2-12
8.2.4.2 Qualifications	2-12
8.2.5 Sûreté	2-13
8.2.5.1 Sûreté de l'avion	2-13
8.2.5.2 Rapport sur les actes d'intervention illicite	2-13
CHAPITRE 3 : AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS	3-1
8.3.1 Application	3-1
8.3.2 Vols d'aviation d'affaires	3-1
8.3.3 Généralités	3-1
8.3.3.1 Respect des lois, règlements et procédures	3-1
8.3.3.2 Gestion de la sécurité	3-2
8.3.4 Préparation et exécution des vols	3-3
8.3.4.1 Installations et services d'exploitation	3-3

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.3.4.2 Gestion de l'exploitation	3-3
8.3.4.3 Préparation des vols	3-5
8.3.4.4 Procédures en vol	3-10
8.3.4.5 Fonctions du pilote commandant de bord	3-11
8.3.4.6 Bagages à main (décollage et atterrissage)	3-11
8.3.5 Limites d'emploi relatives aux performances des avions	3-12
8.3.5.1 Composition de l'équipage de conduite	3-12
8.3.5.2 Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACD 05-2	3-12
8.3.6 Équipage de conduite des avions	3-13
8.3.6.1 Composition de l'équipage de conduite.....	3-13
8.3.6.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	3-14
8.3.5.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite	3-14
8.3.5.4 Qualifications	3-14
8.3.7 Agent technique d'exploitation	3-15
8.3.8 Équipage de cabine	3-15
8.3.8.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence	3-15
8.3.7.2 Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence.....	3-16
8.3.7.3 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol	3-16
8.3.7.4 Formation	3-16
8.3.9 Sûreté	3-16
8.3.8.1 Programme de sûreté	3-16

NORMES DE MISE EN OEUVRE

NMO: 8.2.4 Approbations particulières de l'aviation générale	Nmo 8-1
1. Objet et portée	Nmo 8-1
2. Modèle d'approbation particulière	Nmo 8-1
NMO: 8.2.2.2 Systèmes d'atterrissage automatique, dispositifs de visualisation tête haute (HUD) ou affichages équivalents et systèmes de vision	Nmo 8-2
8.2.0 Introduction.....	Nmo 8-2
8.2.1 HUD et affichages équivalents	Nmo 8-2
8.2.2 Systèmes de vision	Nmo 8-3
8.2.3 Systèmes hybrides	Nmo 8-5
8.2.4 Crédits opérationnelles	Nmo 8-5
8.2.5 Procédures opérationnelles	Nmo 8-6
8.2.6 Approbations	Nmo 8-6
NMO: 8.2.4 Réserve d'oxygène à emporter et emploi de l'oxygène	Nmo 8-8
1. Introduction	Nmo 8-8
2. Réserve d'oxygène	Nmo 8-8
3. Emploi d'oxygène	Nmo 8-8
NMO : 8.3.4.2-A Manuel d'exploitation d'entreprise	Nmo 8-10
NMO : 8.3.4.2-B Liste Minimale d'Equipements (LME)	Nmo 8-11

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 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	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2. TABLE DES MATIÈRES				
ii	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
iii	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES				
iv	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
v	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
vi	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
4. LISTE DES AMENDEMENTS				
vii	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
5. DOCUMENTS DE REFERENCE				
viii	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
6. ABREVIATIONS				
ix	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
x	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
xi	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS				
1-1	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-2	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-3	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-4	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-5	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-6	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-7	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-8	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-9	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-10	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
1-11	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
CHAPITRE 2 VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE				
2-1	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-2	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-3	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-4	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-5	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-6	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-7	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-8	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
2-9	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-10	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-11	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-12	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
2-13	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
CHAPITRE 3 : AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBOREACTEURS				
3-1	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-2	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-3	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-4	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-5	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-6	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-7	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-8	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-9	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-10	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-11	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-12	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-13	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-14	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-15	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
3-16	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
NORMES DE MISE EN OEUVRE				
NMO: 8.2.1.4 APPROBATIONS PARTICULIERES DE L'AVIATION GÉNÉRALE				
Nmo 8-1	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
NMO: 8.2.2.2 SYSTÈMES D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU AFFICHAGES EQUIVALENTS ET SYSTEMES DE VISION				
Nmo 8-2	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-3	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-4	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-5	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-6	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-7	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
NMO: 8.2.2.3 RESERVE D'OXYGENE A EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGENE				
Nmo 8-8	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-9	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
NMO: 8.3.4.2-A MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE				
Nmo 8-10	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
NMO: 8.3.4.2-B LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS (LME)				
Nmo 8-11	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018
Nmo 8-12	03	Avril 2018	02	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

4. LISTE DES AMENDEMENTS

Amendement	Date	Objet	Auteur	Approbation
00 1 ^{ère} édition)	30/09/2012	Rédaction RACD	DET	DG/AAC
01 (2 ^{ème} édition)	15/11/2016	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision complète du RACD et intégration des dispositions de l'amendement 32A ; 32B ; de l'annexe 6 partie 2, 7^e Edition 2014 à la convention de Chicago. ▪ Révision de nouvelle cartouche supérieur et inférieur ; ▪ Révision de la page de garde ; ▪ Intégration des dispositions de l'amendement 33 et 34A, 34B, 34C de l'annexe 6 partie 2, 8^e et 9^e Edition 2014 et 2016 à la convention de Chicago ; <ul style="list-style-type: none"> - Harmonisation et alignement e la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées à la navigation fondées sur les performances (PBN) et systèmes de vision améliorée (EVS) ; - Communication et surveillance basées sur la performance (PBCS) ; ▪ Utilisation d'un format de compte rendu mondial amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes. 	DET	DG/AAC
02 (3 ^{ème} édition)	18/04/2018	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des dispositions de l'amendement 36 de l'annexe 6 partie 2, 9^{ème} Edition 2016 à la convention de Chicago <ul style="list-style-type: none"> - Modifications résultant de la restructuration des procédures pour les services de la navigation aérienne. ▪ Révision complète du RACD suite aux modifications touchant toutes les pages (Changement du format de présentation des cartouches et du système de pagination) 	DET	DG/AAC

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 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 ;

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

- Annexe 1 – Licences du personnel
- Annexe 2 – Règles de l'air
- Annexe 3 – Assistance météorologique à la navigation aérienne
- Annexe 5 – Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
- Annexe 6 parties 1 et 3 Exploitation Technique des aéronefs (Aviation commerciale et hélicoptère)
- Annexe 6 à la Convention de Chicago, partie 2, 9^{ème} édition de juillet 2016, amendement n° 34.
- Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs
- Annexe 10 - Télécommunications aéronautiques parties 1 Vol III et 2 Vol IV
- Annexe 11 - Service de la circulation aérienne
- Annexe 12 – Recherches et sauvetage
- Annexe 13 - Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
- Annexe 14 – Aéroports Vol I
- Annexe 15 – Services d'information aéronautique
- Annexe 16 – Protection de l'environnement Vol I
- Annexe 18 – Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
- Annexe 19 – Gestion de la sécurité
- Wikipedia.org.

Doc OACI :

- 7020 : Procédures complémentaires régionales ;
- 7302 : Manuel sur les activités de dégivrages et antigivrage au sol des aéronefs ;
- 8168 : Exploitation technique des aéronefs ;
- 8984 : Manuel de médecine aéronautique civile ;
- 9137 : Manuel des services d'aéroport (2^{ème} partie) Etat de surface des chaussées ;
- 9284 : Marchandises dangereuses ;
- 9365 : Manuel d'exploitation tous temps ;
- 9574 : Manuel sur un minimum de séparation verticale de 300m entre les FL 290 et 410
- 9640: Manual of aircraft ground deicing/anti-icing operations;
- 9613 Manuel de gestion de la sécurité
- 9683 : Manuel d'instruction sur les facteurs humains ;
- 9760 : Manuel de la navigabilité ;
- 9859 : Manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité (MGS) ;
- 9869 Performance basée sur la surveillance et communication
- 9976: Flight planning and fuel management manual (FPFM);
- 9981 : Procédures des services de la navigation aérienne ;
- 10264 : Manuel sur les performances des avions ;
- 10020 : Manuel sur les sacoches de vol électronique ;
- 10033 : Fatigue Management Manual for General Aviation ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

6. ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

AAC	: Autorité de l'Aviation Civile
AAC/RDC	: Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo
AC	: Courant alternatif
ACAS	: Système anticollision embarqué
ADREP	: Compte rendu d'accident/incident
ADRS	: Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS	: Surveillance dépendante automatique
AIR	: Enregistreur d'images embarqué
AIRS	: Système d'enregistrement d'images embarqué
AGA	: Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
AOC	: Permis d'exploitation aérienne
ASE	: Erreur de système altimétrique
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
CFIT	: Impact sans perte de contrôle
cm	: Centimètre
CPDLC	: Communications contrôleur-pilote par liaison de données
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
D-FIS	: Services d'information de vol par liaison de données
DH	: Hauteur de décision
DLR	: Enregistreur de liaison de données
DLRS	: Système d'enregistrement de liaison de données
DME	: Dispositif de mesure de distance
EFB	: Sacoche de vol électronique
EFIS	: Système d'instruments de vol électroniques
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
EVS	: Système de vision améliorée
FANS	: Futurs systèmes de navigation aérienne
FDR	: Enregistreur de données de vol
FM	: Modulation de fréquence
ft	: Pied

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

ft/min	: Pied(s) par minute
g	: Accélération de la pesanteur
GAP	: Groupe auxiliaire de puissance
GBAS	: Système de renforcement au sol
GCAS	: Système de prévention des collisions avec le sol
GLS	: Système d'atterrissage GBAS
GNSS	: Système mondial de navigation par satellite
GPS	: Système mondial de localisation
GPWS	: Dispositif avertisseur de proximité du sol
hPa	: Hectopascal
HUD	: Visualisation tête haute
IAOPA	: Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IBAC	: Conseil international de l'aviation d'affaires
IFR	: Règles de vol aux instruments
ILS	: Système d'atterrissage aux instruments
IMC	: Conditions météorologiques de vol aux instruments
in hg	: Pouce de mercure
INS	: Système de navigation par inertie
ISA	: Atmosphère type internationale
kg	: Kilogramme
kHz	: Kilohertz
km	: Kilomètre
km/h	: Kilomètre(s) par heure
kt	: Nœud
lbf	: Livre-force
LED	: Diode électroluminescente
LME	: Liste minimale d'équipements
LMER	: Liste minimale d'équipements de référence
m	: Mètre
mb	: Millibar
MDA	: Altitude minimale de descente
MDA/H	: Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	: Hauteur minimale de descente
MHz	: Mégahertz
MLS	: Système d'atterrissage hyperfréquences
MNPS	: Spécifications de performances minimales de navigation
MOPS	: Spécification de performances opérationnelles minimales
m/s	: Mètre par seconde
N ₁	: Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
N ₂	: Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
N ₃	: Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
NAV	: Navigation
NM	: Mille marin
NVIS	: Système de vision nocturne
OCA	: Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	: Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	: Hauteur de franchissement d'obstacles
PANS	: Procédures pour les services de navigation aérienne

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

PBC	: Communication basée sur la performance
PBN	: Navigation fondée sur les performances
PBS	: Surveillance basée sur la performance
RCP	: Performances de communication requises
RDC	: République Démocratique du Congo
RNAV	: Navigation de surface
RNP	: Qualité de navigation requise
RSP	: Performance de surveillance requise
RNPSOR	: Qualité de navigation requise et besoins opérationnels spéciaux
RTCA	: Radio Technical Commission for Aeronautics
RVR	: Portée visuelle de piste
RVSM	: Minimum de séparation verticale réduit
SBAS	: Système de renforcement satellitaire
SI	: Système international d'unités
SICASP	: Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	: Procédure d'exploitation normalisée
SVS	: Système de vision synthétique
TAWS	: Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	: Système d'alerte de trafic et d'évitement des collisions
TLA	: Angle de manette de poussée/puissance
TLS	: Niveau de sécurité visé
TVE	: Erreur verticale totale
UTC	: Temps universel coordonné
V _D	: Vitesse de calcul en piqué
VFR	: Règles de vol à vue
VMC	: Conditions météorologiques de vol à vue
VOR	: Radiophare omnidirectionnel VHF
VSM	: Minimum de séparation verticale
V _{S0}	: Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
WXR	: Conditions météorologiques

(b) Les symboles suivants sont utilisés dans la présente règlement :

°C	Degré Celsius
%	Pour cent.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

RACD 08 - EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 2

Aviation générale domestique et Internationale - avions

Exigences Règlementaires

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1 OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement a pour objet de définir les exigences relatives à l'autorisation d'exploitation d'aviation générale :

- (1) A l'exploitation des avions effectuée par un exploitant en République Démocratique du Congo avec un ou des avions immatriculés en République Démocratique du Congo ou dans un État étranger ;
- (2) A l'exploitation des avions par les exploitants autorisés à effectuer des vols d'aviation générale dans le cadre de services aériens domestiques et internationaux sans rémunération ;

Note : Les services aériens particuliers tels que

- Exploitation agricole ;
- Publicité aérienne ;
- Epandage de produits toxiques ;
- Médias d'informations et rapport trafic ;
- Prospection/exploration minière aéroportée ;
- Evacuation médicale

dérogent à la règle générale donc font l'objet d'un paiement.

- (3) L'obtention d'une autorisation d'exploitation générale à tout requérant qui satisfait aux dispositions de la présente section ;
- (4) L'obtention d'une autorisation du travail aérien cfr RACD 11 § 11.1.1.5.2 ;
- (5) A la présentation du manuel d'exploitation d'entreprise pour son acceptation par l'Autorité ;
- (6) A avoir au moins un aéronef certifié en propre ou en location en état de navigabilité au moment de la demande, d'un équipage qualifié pour le type d'aéronef disposant des licences en cours de validité et d'un personnel d'exploitation adéquat avec des qualifications requises pour le traitement des opérations aériennes.

(b) Le RACD 08- partie 2 s'applique :

- (1) aux vols d'aviation générale domestique et internationale effectués par avion.

Note 1- Les dispositions relatives à l'exploitation d'avion par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international figurent dans le RACD 08–partie 1.

Note 2- Les dispositions relatives aux vols de transport commercial domestique et international et au transport d'aviation générale internationale par hélicoptère figurent dans le RACD 08 - partie 3.

Note 3- Le chapitre 2 du RACD 08 - partie 2 s'applique à l'ensemble des vols d'aviation générale domestique et internationale par avion, y compris les vols visés au chapitre 3.

Le chapitre 3 contient des dispositions supplémentaires applicables aux vols effectués par des avions lourds et des avions à turboréacteurs ainsi qu'aux vols d'aviation d'affaires.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.1.1.2 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le RACD 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) contient de plus amples orientations.

8.1.1.3 DÉFINITIONS

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

- (1) **Actes d'intervention illicite** : Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :
- (i) Capture illicite d'un aéronef en vol ;
 - (ii) Capture illicite d'un aéronef au sol ;
 - (iii) Prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
 - (iv) Intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
 - (v) Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
 - (vi) Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, des navigants, du personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.
- (2) **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.
- (3) **Aérodrome de dégagement**. Aérodrome vers lequel un aéronef peut pour suivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. 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 une urgence se produit en route.
 - (iii) **Aérodrome de dégagement à destination**. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à 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.
- (4) **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.
- (5) **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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (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.

Note1 - 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.

Note2 - 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.

Note3 - 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 hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée du seuil ou, en cas de procédures d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note2 - 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.

Note1 - 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 2m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note2 - 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.

Note3 - 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) **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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

(10) **Aviation Générale.** Est un terme générique qui regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial : tel que aviation sportive (voltige, vol à voile) ou de loisir (tourisme), travail aérien (secours, évacuation sanitaire, formation des pilotes, épandage agricole, lutte contre l'incendie, recherche, exploration minière, photographie) etc...

(11) **Avion. Aérodyn**e 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.

(12) **Avion lourd.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

(13) **Base d'exploitation.** Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

Note- La base d'exploitation est normalement le lieu où le personnel intervenant dans les activités d'exploitation d'un avion travaille et où les dossiers relatifs à l'exploitation se trouvent. Une base d'exploitation a un degré de permanence supérieur à celui d'une escale ordinaire.

(14) **Codes de pratiques de l'industrie.** Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

Note- Certains États acceptent les codes de pratiques de l'industrie et y font référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences de RACD 08-partie 2, et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.

(15) **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.

(16) **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, 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 Chapitre 4 du RACD 18-2.

(17) **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*, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note- Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 du RACD18-2

(18) **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.

(19) **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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

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 prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
- (20) **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.
- (21) **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.
- (22) **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.
- (23) **Enregistreur de bord automatique largable (ADFR).** Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.
- (24) **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.
- (25) **Erreur verticale totale (TVE).** Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).
- (26) **État de l'aérodrome.** État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
- (27) **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. Voir à ce sujet 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.

- (28) **L'Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Note- Dans le contexte de RACD 08-2, l'exploitant n'est pas engagé dans le transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (29) **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)
- (30) **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)
- (31) **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 04 novembre 2020)
- (32) **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 du 05 novembre 2020)
- (33) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par les quels 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.
- (34) **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.
- (35) **Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.
- (36) **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.
- (37) **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.
- (38) **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.
- (39) **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 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

(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.

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

Note- Une modification peut aussi comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance.

(41) 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).

(42) 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.

(43) 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.

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

(45) 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.

(46) 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 :

- approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- 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 :

- une aide de radionavigation au sol ; ou

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.

(47) 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.

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

(49) 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.

(50) 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.

(51) 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.

(52) 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.

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

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.

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.

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.

Voir § 8.2.2.2(a)(2), pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

(54) 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (55) **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.
- (56) **Renseignement météorologique.** Message d'observation météorologique, analyse, prévision et tout autre élément d'information relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues.
- (57) **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)
- (58) **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)
- (59) **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.
- (60) **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.
- (61) **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).
- (62) **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.
- (63) **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 :
- **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).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- **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).

Note1- Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)

Note2 - 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 de le présent RACD 08-2, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent RACD 08-2, il est désormais 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.

(64) 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.

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

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.

(66) 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.

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

(68) 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.

(69) 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).

(70) 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).

(71) 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (72) **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.
- (73) **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.
- (74) **Visualisation tête haute (HUD).** Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.
- (75) **Vol à grande distance avec survol de l'eau.** Vol au-dessus de l'eau sur une distance de plus de 93 km (50NM), ou pendant une période de 30 minutes à la vitesse de croisière normale, selon ce qui correspond au temps de vol le moins élevé, à l'écart de tout terrain permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence.
- (76) **Vol d'aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers ou de marchandises en tant qu'aide à la conduite des affaires, assurée par un ou des pilotes professionnels employés pour piloter l'aéronef.
- (77) **Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (78) **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 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

CHAPITRE 2 VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

8.2.1 GÉNÉRALITÉS

Note 1- 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. L'Assemblée a toutefois reconnu, dans sa Résolution A23-13, que l'Etat d'immatriculation peut se trouver dans l'impossibilité de s'acquitter convenablement de ses responsabilités dans le cas où un aéronef est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre Etat. Dans la même résolution, elle a aussi reconnu que tant que l'article 83 bis n'est pas en vigueur, la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'Etat de l'exploitant en pareil cas. En conséquence, le Conseil a demandé instamment que si, dans une telle situation, il se trouve dans l'impossibilité d'exercer convenablement les fonctions que lui impose la Convention, l'Etat d'immatriculation délègue à l'Etat de l'exploitant, par accord avec cet Etat, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'Etat d'immatriculation mais que l'Etat de l'exploitant peut exercer mieux que lui. Il était entendu que, jusqu'à ce que l'article 83 bis de la Convention entre en vigueur, une telle mesure n'aurait qu'un objet pratique et qu'elle ne modifierait ni les dispositions de la Convention de Chicago qui prescrivent les obligations de l'Etat d'immatriculation, ni les droits ou obligations des Etats tiers. L'article 83 bis étant entré en vigueur le 20 juin 1997, les arrangements de transfert porteront effet à l'égard des Etats contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant lorsque les conditions fixées dans l'article 83 bis auront été remplies.

Note 2- Lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'une flotte d'avions qui ne sont pas tous immatriculés dans le même Etat contractant, aucune des dispositions de la présente partie ne s'oppose à ce que les Etats intéressés exercent conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'Etat d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

8.2.1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

- (a) Le pilote commandant de bord se conforme aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels le vol est effectué.
- (b) Le pilote commandant de bord connaît les lois, les règlements et les procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'il doit traverser, aux aérodromes qu'il est appelé à utiliser et pour les installations et services correspondants. Il veille 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.

Note- Des renseignements à l'intention des pilotes sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles figurent dans le manuel des procédures pour les services de la navigation aérienne (exploitation technique des aéronefs Volume I).

Les critères de construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments figurent dans le manuel des procédures pour les services de la navigation aérienne (exploitation technique des aéronefs Volume II). Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains Etats pouvant présenter des différences par rapport aux manuels d'exploitation technique des aéronefs, il est important de connaître ces différences, pour des raisons de sécurité.

- (c) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe au pilote commandant de bord.

Note- Cette disposition n'affecte en rien les droits ni les obligations d'un Etat vis-à-vis de l'exploitation des avions immatriculés par lui.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (d) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité ou la sûreté 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 avise sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rend 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 adresse également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'Etat d'immatriculation.
- (e) Le pilote commandant de bord doit disposer, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage des régions qu'il survole.
- (f) Le pilote commandant de bord 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 RACD 02.

8.2.1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

Note 1 - Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACD 15 - 1.

Note 2 - L'article 35 de la Convention prévoit certaines restrictions concernant la cargaison.

8.2.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Note - Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACD **02** ; **1.2.7**, **RACD 08-partie 1** ; **8.1.1.6** et **RACD 18-2** ; **2.5**

8.2.1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES

- (a) Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par la RDC. Les approbations particulières suivent le modèle présenté à la NMO 8.2.1.4 du présent RACD et contiennent au moins les renseignements qui y figurent.

8.2.2 EXÉCUTION DES VOLS

8.2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

Le pilote commandant de bord veille à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

Note- Par « moyens ordinaires », il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose le pilote commandant de bord 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.2.2.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

(a) Consignes d'exploitation — Généralités

La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aéroport n'est assurée que par un pilote ayant les qualifications nécessaires ou par une personne qui :

- (1) a reçu du propriétaire ou, dans le cas d'un avion loué, du locataire, 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 requises pour utiliser la radio, si des communications radio sont nécessaires ;
- (4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aéroport et, selon les besoins, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, les marques, le balisage lumineux ainsi que les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de l'ATC, et est en mesure de se conformer aux règlements opérationnels qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aéroport.

(b) Minimums opérationnels d'aéroport

- (1) L'exploitant s'assure que le pilote commandant de bord établit des minimums opérationnels d'aéroport compatibles avec les critères spécifiés par l'Etat d'immatriculation pour chaque aéroport utilisé dans les opérations. Ces minimums ne sont pas inférieurs à ceux qui peuvent avoir été établis pour ces aéroports par l'Etat de l'aéroport, à moins d'avoir été expressément approuvés par cet Etat.
 - (i) L'Etat d'immatriculation peut approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, de HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations sont sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note1- Un crédit opérationnel inclut :

1. aux fins d'une interdiction d'approche (§ 8.2.2.4(a)(2), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aéroport ;
2. la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
3. l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

Note 2- La NMO 8.2.2.2 et le Manuel d'exploitation tous temps contiennent des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, de HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS.

Note 3- Le manuel d'exploitation tous temps contient des renseignements sur les HUD ou affichages équivalents, notamment des éléments faisant référence de la RTCA.

- (2) 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 :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- a. Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
- b. Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 1. Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 2. 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 ;
 3. 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 ;
 4. 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 ;
 5. Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Note 1- 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.

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 opération d'approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3- Le Manuel d'exploitation tous temps 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.

- (3) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont 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.

Note – On trouvera les éléments indicatifs sur l'application de la technique d'approche finale en descente continue (CDFA) aux procédures d'approche classique dans les PANS-OPS.

- (4) 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.

(c) Passagers

- (1) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les passagers sont mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :
 - (i) des ceintures de sécurité ;
 - (ii) des issues de secours ;
 - (iii) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
 - (iv) de l'équipement d'alimentation en oxygène si l'emploi d'oxygène est prévu ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (v) 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.
- (2) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants sont mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.
- (3) En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord veille à ce que les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.
- (4) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que cela est jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion sont maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

8.2.2.3 PRÉPARATION DES VOLS

- (a) Aucun vol ne peut être entrepris pas sans que le pilote commandant de bord ne se soit assuré :
 - (1) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
 - (2) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (3) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du point 8.2.6 ;
 - (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 manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre ;
 - (6) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne sont pas dépassées.
- (b) Le pilote commandant de bord doit disposer de renseignements suffisants sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement pour 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.

(c) Planification des vols

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments comprend :

- (1) une étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles.
- (2) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

Note1- Il est d'usage dans certains États de spécifier, aux fins de la planification du vol, des minimums plus élevés pour un aéroport utilisé comme aéroport de décollage que pour ce même aéroport lorsqu'il est utilisé comme aéroport d'atterrissage prévu.

Note 2- Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RACD 18-2, Règles de l'air et dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien.

(d) Conditions météorologiques

- (1) Un vol qui doit s'effectuer en VFR n'est entrepris que si les 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) sont le moment voulu, de nature à permettre le respect de ces règles.
- (2) Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments :
 - (i) ne décolle pas de l'aéroport de départ à moins que les conditions météorologiques, au moment de l'utilisation, ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aéroport pour cette opération ;
 - (ii) ne décolle pas ou n'est pas poursuivi au-delà du point de replanification en vol à moins que, à l'aéroport d'atterrissage prévu ou à chaque aéroport de décollage à choisir conformément au § 8.2.2.3(e), les comptes rendus météorologiques en vigueur ou une combinaison de comptes rendus en vigueur et de prévisions n'indiquent que les conditions météorologiques sont, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aéroport pour cette opération.
- (3) L'Etat d'immatriculation établit les critères à utiliser pour l'heure d'utilisation prévue d'un aéroport, en incluant une marge de temps.

Note- Une marge de temps largement acceptée pour l'« heure estimée d'utilisation » est une heure avant et une heure après l'heure d'arrivée la plus proche et l'heure d'arrivée la plus tardive.

- (4) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage n'est entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (5) Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions n'est 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 sont enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

Note- On trouve des éléments indicatifs dans le Manuel sur les activités de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs.

(e) Aéroports de décollage

Aéroports de décollage à destination

Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aéroport de décollage est choisi et spécifié dans le plan de vol, sauf :

- (1) si la durée du vol à partir de l'aéroport de départ, ou du point de replanification en vol, jusqu'à l'aéroport de destination est telle que, en tenant compte de toutes les conditions

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

météorologiques et des renseignements opérationnels pertinents pour le vol, à l'heure d'utilisation prévue, il existe une certitude raisonnable :

- (i) que l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
 - (ii) que des pistes distinctes sont utilisables à l'heure d'utilisation prévue de l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;
- (2) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et
- (i) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu ;
 - (ii) un point de non-retour a été déterminé ; et
 - (iii) un vol n'est pas poursuivi au-delà du point de non-retour à moins que les renseignements météorologiques en vigueur disponibles indiquent que les conditions suivantes existeront à l'heure d'utilisation prévue :
 1. base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;
 2. visibilité de 5,5 km (3 NM) au moins ou dépassant de 4 km (2 NM) la visibilité minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments.

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.

(f) Carburant et lubrifiant requis

- (1) Un vol n'est entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus en cours de vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. La quantité de carburant emportée doit permettre à l'avion :
- (i) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet du § 8.2.2.3(e), ou si le vol est effectué à destination d'un aérodrome isolé, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
 - (ii) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
 - (iii) si le vol est effectué en VFR de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
 - (iv) si le vol est effectué en VFR de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

Note- Aucune disposition du § 8.2.2.3(f) n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion en cours de vol pour le dérouter vers un autre aéroport, pourvu qu'à partir du moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ce même paragraphe.

- (2) 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.

(g) Avitaillement avec des passagers à bord

- (1) Un avion n'est avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.
- (2) Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord des communications bilatérales sont assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au § 8.2.2.3 (g)(1).

Note1- Les dispositions du § 8.2.2.3(g)(1) n'exigent pas nécessairement de déployer l'escalier escamotable, ni d'ouvrir les issues de secours en tant que condition préalable à l'avitaillement.

Note2- Le RACD 14- volume 1 contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs, et le Manuel des services d'aéroport Parties 1 et 8, des éléments indicatifs sur des procédures d'avitaillement offrant la sécurité voulue.

Note3- Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsque l'avion est avitaillé en carburant autre que du kérosène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

(h) Réserve d'oxygène

Le pilote commandant de bord veille à ce que de l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes où le manque d'oxygène risque d'amoinrir les facultés des membres de l'équipage ou d'être préjudiciable aux passagers.

Note1- La **NMO 8.2.2.3** contient des éléments indicatifs sur la réserve d'oxygène à emporter et l'emploi de l'oxygène.

Note2- En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans la NMO 8.2.2.3 sont les suivantes :

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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.2.2.4 PROCÉDURES EN VOL

(a) Minimums opérationnels d'aérodrome

- (1) Un vol n'est poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements disponibles 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 dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels visés par le § 8.2.2.2(b).
- (2) 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 sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome.
- (3) 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 (1000 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 poursuit pas son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

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 la RDC.

(b) Observations météorologiques communiquées par les pilotes

- (1) Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs sont signalées dès que possible.
- (2) Les procédures relatives à l'exécution d'observations météorologiques à bord d'aéronefs en vol, ainsi qu'à la consignation et à la communication de ces observations, figurent dans le RACD 21 et les procédures complémentaires régionales pertinentes.

Note -Les procédures relatives à l'exécution d'observations météorologiques à bord d'aéronefs en vol, ainsi qu'à la consignation et à la communication de ces observations, figurent dans le RACD 21.

(c) Conditions de vol dangereuses

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

(d) Procédure relative aux performances d'atterrissage des avions en exploitation

Le pilote commandant de bord ne poursuit pas son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aérodrome 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

(e) **Membres de l'équipage de conduite à leur poste**

- (1) Décollage et atterrissage. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage est à son poste.
- (2) Croisière. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage reste 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.
- (3) Ceintures de sécurité. Chaque membre de l'équipage de conduite veille à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.
- (4) Harnais de sécurité. Lorsque des harnais de sécurité sont installés, 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 peut dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

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

(f) **Emploi de l'oxygène**

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite utilisent des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le § 8.2.2.3(h).

(g) **Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression**

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 dépressurisation, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre 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.

L'Exploitant doit mettre également en place des dispositifs ou des procédures d'exploitation tels que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une dépressurisation.

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 dépressurisation.

(h) **Gestion du carburant en vol**

- (1) Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un aéroport où il peut atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.
- (2) Le pilote commandant de bord informe 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 aéroport précis, il doit estimer que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

vol vers cet aéroport, ou retard causé par la circulation, 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'aéroports où l'avion peut se poser a été réduit à un aéroport en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aéroport, ou retard causé par la circulation, 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 d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un autre délai imprévu.

- (3) Le pilote commandant de bord signale 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'aéroport le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué est inférieur à la réserve finale prévue.

Note 1- La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 8.2.2.3(f), et elle correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage à quelque aéroport que ce soit.

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

(i) Procédures d'approche aux instruments

- (1) L'État dans lequel l'aéroport est situé approuve et publie une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aéroport utilisés pour des approches aux instruments.
- (2) Les avions exploités selon les règles de vol aux instruments se conforment aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'aéroport est situé.

Note- Voir le § 8.2.2.2(b) (1) pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

8.2.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite, de la sécurité et de la sûreté de l'avion ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord.
- (b) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de veiller à ce qu'un vol :
- (1) Ne soit pas 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 ou effets d'une substance psychoactive quelconque ;
 - (2) ne se poursuit pas au-delà de l'aéroport 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (c) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service compétent le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

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

8.2.2.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE)

Le pilote commandant de bord veille à ce que tous les bagages introduits dans l'avion et dans la cabine sont rangés de façon sûre.

8.2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

8.2.3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) L'avion est utilisé :
- (1) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé ;
 - (2) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats à l'Autorité de l'Aviation Civile de la RDC ;
 - (3) s'il y a lieu, dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux règlements de certification acoustique applicables au RACD 20-volume1, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aéroport ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'Autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéroport est situé.
- (b) Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats dans l'Etat d'immatriculation a prescrit l'affichage, sont disposées à bord de l'avion.
- (c) Le pilote commandant de bord détermine si les performances de l'avion permettent un décollage et un départ en sécurité.

8.2.4 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.2.4.1 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

L'équipage de conduite n'est pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

8.2.4.2 QUALIFICATIONS

- (a) Le pilote commandant de bord s'assure :
- (1) que chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence en cours de validité qui a été délivrée par l'Etat d'immatriculation, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre Etat contractant ;
 - (2) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
 - (3) que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (b) Le pilote commandant de bord d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) s'assure que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

Note1- Des procédures relatives à l'utilisation de l'équipement ACAS II figurent dans les procédures pour les services de navigation aérienne.

Note2- Une formation appropriée, à la satisfaction de la RDC, donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions peut être attestée, par exemple, par :

- (1) la possession d'une qualification de type pour un avion équipé de l'ACAS II, pourvu que le programme de formation menant à cette qualification comprenne le fonctionnement et l'utilisation de l'ACAS II ;
- (2) la possession d'un document délivré par un organisme de formation ou un instructeur approuvés par la RDC pour former les pilotes à l'utilisation de l'ACAS II, et précisant que le titulaire a été formé en conformité avec les lignes directrices indiquées au 8.2.4.2(b) ;
- (3) un briefing complet avant le vol donné par un pilote formé à l'utilisation de l'ACAS II en conformité avec les lignes directrices indiquées au 8.2.4.2 (b).

8.2.5 SÛRETÉ

8.2.5.1 SÛRETÉ DE L'AVION

Le pilote commandant de bord est responsable de la sûreté de l'avion durant son utilisation.

8.2.5.2 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présente sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

Note- Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

CHAPITRE 3 AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

8.3.1 APPLICATION

8.3.1.1 Les règlements des chapitres 2 et 3 sont applicables aux vols d'aviation générale internationale effectués par :

- (a) des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ;
- (b) des avions équipés d'un ou de plusieurs turboréacteurs.

8.3.1.2 Les vols effectués par des avions dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf sont soumis aux dispositions du chapitre 3.

Note- Le fait d'être visé par les dispositions du § 8.3.1 n'empêche pas un exploitant d'aviation générale de répondre aux dispositions du chapitre 3 qui peuvent être à son avantage.

8.3.2 VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

Les entreprises utilisant, pour effectuer des vols d'affaires, trois aéronefs ou plus confiés à des pilotes employés pour piloter les aéronefs se conforment aux dispositions de RACD 08-partie 2 chapitre 3.

Note- Le terme « aéronef » sert à indiquer qu'une entreprise qui utilise une combinaison d'avions et d'hélicoptères pour effectuer des vols d'affaires est soumise à cette recommandation dans la mesure où au moins un avion est utilisé.

8.3.3 GÉNÉRALITÉS

8.3.3.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que tous ses employés sachent qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels les vols sont effectués.
- (b) L'exploitant doit veiller 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 sont 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 au pilote commandant de bord. L'exploitant décrit le système de contrôle d'exploitation dans le manuel d'exploitation et indique le rôle et les responsabilités des personnes intervenant dans le système.

Note- Cette disposition n'affecte en rien les droits ni les obligations de la RDC vis-à-vis de l'exploitation des avions immatriculés par elle.

- (d) L'exploitant fait en sorte que le pilote commandant de bord dispose à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il survole.

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

- (e) 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 aéronautiques, comme il est spécifié au RACD 02.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.3.3.2 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Note- Le RACD 19 contient les dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de l'aviation générale nationale & internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs.

- (a) Les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A ne doivent pas être utilisés 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 ;
 - (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 à l'appendice 2 du RACD 07- partie 2.

Note- Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent au RACD 19. Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RACD 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par le RACD 13.

- (b) Les enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C ne doivent pas être utilisés 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 destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
 - (3) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
 - (4) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.3.4 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.3.4.1 Installations et services d'exploitation

L'exploitant doit veiller à ce qu'un vol n'est soit entrepris avant que l'on se soit assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

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.

8.3.4.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

(a) Notification de l'exploitant

- (1) Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un État autre que l'État d'immatriculation, il notifie l'État dans le territoire duquel la base d'exploitation est située.
- (2) Suite à la notification prévue au § 8.3.4.2(a)(1), la supervision de la sécurité et de la sûreté fait l'objet d'une coordination entre l'État sur le territoire duquel se trouvent la base d'exploitation et l'État d'immatriculation.

(b) Manuel d'exploitation

L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel est modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions sont communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

Note 1- Les États peuvent faire référence à des codes de pratiques de l'industrie acceptés et reconnus, comme base pour l'élaboration d'un manuel d'exploitation.

Note 2- **La NMO 8.3.4.2-A** contient des éléments indicatifs sur la structure et la teneur d'un manuel d'exploitation, les éléments indicatifs sur la liste minimale d'équipements complémentaire au RACD 07-partie 2, § 7.3.2.1(a) sont donnés dans la **NMO 8.3.4.2-B** du présent règlement.

(c) Consignes d'exploitation — Généralités

- (1) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation sont 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.
- (2) L'exploitant donne 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) Simulation de 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 à bord.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

(e) Listes de vérification

Les listes de vérification 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 et le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité, sinon dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respectent 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.

(f) Altitudes minimales de vol

Pour les vols qui doivent s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant spécifie la méthode d'établissement des altitudes de franchissement du relief.

(g) Minimums opérationnels d'aérodrome

L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome compatible avec les critères spécifiés par l'Etat d'immatriculation pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations.

Ces minimums ne sont pas inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils sont expressément approuvés par cet État.

Note- Cette norme n'exige pas que l'État de l'aérodrome établisse des minimums opérationnels d'aérodrome.

(h) Gestion de la fatigue

L'exploitant doit établir et mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue qui garantit qu'aucun membre de son personnel engagé dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs n'exerce ses fonctions quand il est fatigué. Le programme doit tenir compte des temps de vol et des périodes de service de vol et être inclus dans le manuel d'exploitation.

(i) Passagers

(1) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers sont mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

- (i) des ceintures de sécurité ;
- (ii) des issues de secours ;
- (iii) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
- (iv) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
- (v) 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.

(2) L'exploitant doit veiller à ce que toutes les personnes à bord sont au courant de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (4) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois que cela est jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion sont maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

8.3.4.3 PRÉPARATION DES VOLS

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour faire en sorte qu'un vol n'est entrepris que si :
- (1) l'avion est en état de navigabilité et dûment immatriculé et si les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
 - (2) les instruments et l'équipement installés dans l'avion sont appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (3) les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du point 8.3.8 ;
 - (4) la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (5) toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
 - (6) les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne sont pas dépassées.

- (b) L'exploitant doit mettre à disposition assez de renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre 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.

(c) Planification opérationnelle des vols

L'exploitant spécifie des procédures de planification de vol permettant d'assurer la sécurité du vol compte tenu des performances et limitations d'emploi de l'avion ainsi que des conditions pertinentes prévues en ce qui concerne la route à suivre et les aérodromes concernés. Ces procédures figurent dans le manuel d'exploitation.

Note1- Il est d'usage dans certains États de spécifier, aux fins de la planification du vol, des minimums plus élevés pour un aérodrome utilisé comme aérodrome de dégagement que pour ce même aérodrome lorsqu'il est utilisé comme aérodrome d'atterrissage prévu.

Note2- Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RACD 18- 2 — Règles de l'air et dans les Procédures pour les services de navigation aérienne.

(d) Aérodromes de dégagement

- (1) Aérodromes de dégagement au décollage
 - (i) Un aérodrome de dégagement au décollage est choisi et spécifié dans le plan de vol si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'aérodrome applicables pour cette opération ou en cas d'impossibilité de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.
 - (ii) Le temps de vol entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne dépasse pas :
 - a. 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 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

b. 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) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables au vol.

(e) Carburant requis

(1) Un avion emporte une quantité de carburant utilisable suffisante pour exécuter le plan de vol en sécurité et qui permet des déroutements par rapport au vol planifié.

(2) La quantité de carburant utilisable à emporter est basée au minimum sur :

(i) les données de consommation de carburant :

1. communiquées par l'avionneur ;
2. si disponibles, des données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant ;

(ii) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectue, notamment :

1. masse prévue de l'avion ;
2. avis aux navigants ;
3. observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
4. procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ; et
5. effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.

Note- S'il n'existe pas de données spécifiques de consommation de carburant pour les conditions précises du vol, l'aéronef peut être utilisé compte tenu des données de consommation de carburant estimée.

(3) Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, comprend ce qui suit :

(i) carburant de circulation au sol : quantité de carburant qui est consommée avant le décollage, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (GAP) ;

(ii) 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 RACD 08-partie 2 § 8.3.4.3(e)(2)(ii) ;

(iii) réserve de route : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle n'est pas inférieure à 5 % du carburant d'étape prévu.

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, délais prolongés, écarts par rapport à la route ou aux niveaux de croisière planifiés, etc.).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

(iv) réserve de dégagement à destination, qui est :

- 1) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :
 - i) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - ii) monter à l'altitude de croisière prévue ;
 - iii) suivre l'itinéraire prévu ;
 - iv) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et
 - v) effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ;
- 2) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la 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 ; ou
- 3) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
 - i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la 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 ; ou
 - ii) si l'avion est équipé de turbomachines, la 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) réserve finale :

La quantité de carburant 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

- 1) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes ; ou
- 2) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;

(vi) carburant supplémentaire :

La quantité de carburant additionnelle requise pour permettre à l'aéronef de descendre selon les besoins et d'atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de dépressurisation, dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ;

(vii) carburant discrétionnaire :

La quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.

- (4) Les exploitants déterminent une quantité de réserve finale pour chaque type d'avion et variante de leur flotte et arrondissent à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (5) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol exigera une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

Rien au § 8.3.4.3(e) n'exclut la modification en vol d'un plan de vol pour replanifier ce vol vers un autre aérodrome, pourvu que les spécifications du § 8.3.4.3(e) puissent être respectées à partir du point où le vol est replanifié.

(f) Gestion du carburant en vol

- (1) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.
- (2) Le pilote commandant de bord veille en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs n'est 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 devant rester dans les réservoirs au moment de l'atterrissage.

Note1- 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.

Note2- Le document intitulé Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual donne des orientations sur la planification des vols incluant les circonstances pouvant imposer une nouvelle analyse, un ajustement et/ou une replanification du vol planifié avant le décollage ou en route.

- (3) Le pilote commandant de bord demande 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.
- (4) Le pilote commandant de bord informe 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 peut 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 est inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un délai imprévu.

- (5) Le pilote commandant de bord signale 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 est inférieure à la réserve finale prévue.

Note 1- La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 8.3.4.3(e)(3)(v), et qui correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage à quel que aérodrome que ce soit.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

Note2- Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse.

- (g) Spécifications supplémentaires applicables aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route

Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route veillent :

- (1) à ce que des aérodromes de dégagement en route sont désignés ;
- (2) à ce que le pilote commandant de bord a accès aux renseignements en vigueur sur les aérodromes de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques.

- (h) **Avitaillement avec passagers à bord**

- (1) Un avion n'est avitaillé pendant 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 par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.
- (2) Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales sont assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

Les dispositions du § 8.3.4.3(c)(1) n'exigent pas nécessairement de déployer l'escalier escamotable, ni d'ouvrir les issues de secours en tant que condition préalable à l'avitaillement.

Le RACD 14-volume 1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs, et le RACD 08-partie 1 ; 8.3.4.3(h), des éléments indicatifs sur des procédures d'avitaillement offrant la sécurité voulue.

Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsque l'avion est avitaillé en carburant autre que du kérosène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

- (i) **Réserve d'oxygène**

- (1) Un vol qui s'effectue 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 :
 - i) 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 moins 30 minutes ;
 - ii) 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.
- (2) 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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent est 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 est suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

8.3.4.4 PROCÉDURES EN VOL

(a) Approches aux instruments

L'exploitant fait figurer des procédures d'exploitation relatives à l'exécution d'approches aux instruments dans le manuel d'utilisation de l'aéronef visé au § 8.3.6.1(b).

(b) Emploi de l'oxygène

(1) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite utilisent des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au § 8.3.4.3(j)(1) ou 8.3.4.3(j)(2), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

(c) Procédures d'exploitation à moindre bruit des avions

(1) Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions sont conformes aux dispositions des PANS-OPS (exploitation technique des aéronefs), Volume I.

(2) Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé sont les mêmes pour tous les aéroports.

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

(d) Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente.

À 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, les pilotes qui effectuent une montée ou une descente vers une altitude ou un niveau de vol assignés envisagent d'utiliser des procédures qui leur font parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/s ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où ils ont été informés qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

(e) Procédures d'exploitation de l'avion en rapport avec les performances d'atterrissage

Le pilote commandant de bord ne poursuit pas 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

Les procédures suivies pour utiliser à bord des aéronefs les informations sur l'état de la surface des pistes figurent dans les PANS-Aérodromes ((Procédures des services de la navigation aérienne) et dans la section sur les performances du manuel de vol de l'avion, et pour les avions certifiés conformément au RACD 05, Partie IIIB, dans le Manuel sur les performances des avions.

Les éléments indicatifs sur l'élaboration des informations sur les performances pour les avions certifiés conformément au RACD 05, Partie IIIB, figurent dans le Manuel sur les performances des avions repris au § 8.2.2.4(d).

8.3.4.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification spécifiées au § 8.3.4.2(e) sont rigoureusement respectées.
- (b) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'autorité compétente la plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion qu'il pilote et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens. En cas d'incapacité du pilote commandant de bord, c'est l'exploitant qui s'occupe de cette notification.

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

- (c) 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.
- (d) 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 § 8.2.8.2.

Note- Aux termes de la Résolution A10-36 de la dixième session de l'Assemblée (Caracas, juin-juillet 1956), « la déclaration générale [décrite dans le RACD 16-2], 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 ».

8.3.4.6 BAGAGES À MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE)

L'exploitant spécifie des procédures pour faire en sorte que tous les bagages à main introduits dans l'avion et dans la cabine de passagers sont rangés de façon appropriée et sûre.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.3.5 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

8.3.5.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les avions lourds doivent être utilisés conformément aux dispositions au moins équivalentes au RACD 05-2 qui sont applicables

8.3.5.2 AVIONS DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE A ETE DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DU RACD 05-2

- (a) 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 aux § 8.3.5.2(b) à 8.3.5.2(i) doivent être au moins pratiquement équivalentes au niveau général impliqué par les dispositions du RACD 05-2.

Note – Navigabilité des aéronefs s'applique à tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg qui sont destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier dans le cadre de vols domestiques et internationaux.

- (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) L'Autorité prend toutes les précautions raisonnablement 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.
- (d) Un vol n'est entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux normes des § 8.3.5.2(e) à 8.3.5.2(i)
- (e) L'exploitant doit tenir compte, pour l'application des exigences du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, température, vent, pente et état de la piste, c'est-à-dire présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs doivent être traités 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.
- (f) Limites de masse
- (1) La masse de l'avion au début du décollage ne dépassera pas la masse pour laquelle l'avion satisfait aux dispositions du § 8.3.5.2(j), ni la masse pour laquelle il satisfait aux dispositions des § 8.3.5.2(h) et 8.3.5.2(i) en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 8.3.5.2(h) et 8.3.5.2(i) et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions du § 8.3.5.2(f) alinéa 3), et du § 8.3.5.2(i).
- (2) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne dépassera 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (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 dépassera 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 dépassera la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique au RACD 20, 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.
- (g) Décollage. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable en un point quelconque du décollage, l'avion doit pouvoir soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance accélération arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge suffisante jusqu'à ce que l'avion soit en mesure de satisfaire aux dispositions du §8.3.5.2(h)
- Note- La « marge suffisante » dont il est question ci-dessus est indiquée dans les exemples de la NMO 8.6.1.2 du RACD 08- partie 1
- (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.
- (2) 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 permettant de satisfaire aux normes du §8.3.5.2(i), sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.
- (h) 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.

8.3.6 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.3.6.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) Désignation du pilote commandant de bord

Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote qui agit en qualité de pilote commandant de bord.

(b) Mécanicien navigant

Lorsqu'un poste distinct a été prévu pour un mécanicien navigant dans l'aménagement 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, qui est titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans que cela nuise à l'exercice de ses fonctions normales.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

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

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 de formation de l'exploitant prévoit une formation périodique à l'exécution de ces fonctions, qui comprend un cours sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et de secours d'emport obligatoire ainsi que des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

8.3.6.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquies et de maintenir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées, y compris des aptitudes en matière de performances humaines.
- (b) Des programmes de formation au sol et en vol sont établis, au moyen de programmes internes ou en faisant appel à un fournisseur de services de formation ; le syllabus de ces programmes est inclus, ou il y est fait référence dans le manuel d'exploitation de la compagnie.
- (c) Le programme de formation inclut une formation à la compétence pour tout l'équipement installé.
- (d) Utiliser des simulateurs de vol dans toute la mesure possible pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

8.3.6.4 QUALIFICATIONS

(a) Licences des membres d'équipage de conduite

- (1) L'exploitant doit s'assurer :
 - (i) que chaque membre de l'équipage de conduite en poste est titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par la RDC, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;
 - (ii) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
 - (iii) que les membres de l'équipage de conduite ont les compétences nécessaires pour s'acquies des fonctions qui leur sont assignées.
- (2) L'exploitant d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

Note1- Des procédures relatives à l'utilisation de l'équipement ACAS II figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne. Des lignes directives relatives à la formation des pilotes sur l'ACAS II figurent dans le Doc 8168 Vol 1, supplément A partie III section 3, chapitre3.

Note2- Une formation appropriée, à la satisfaction de l'Autorité donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions peut être attestée, par exemple, par :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (i) la possession d'une qualification de type pour un avion équipé de l'ACAS II, pourvu que le programme de formation menant à cette qualification comprenne le fonctionnement et l'utilisation de l'ACAS II ;
- (ii) la possession d'un document délivré par un organisme de formation ou un instructeur approuvés par l'Autorité pour former les pilotes à l'utilisation de l'ACAS II, et précisant que le titulaire a été formé en conformité avec les lignes directrices indiquées ci haut au § 8.3.7.4(a)(2) ;
- (iii) un briefing complet avant le vol donné par un pilote formé à l'utilisation de l'ACAS II en conformité avec les lignes directrices indiquées ci haut au § 8.3.7.4(a)(2).

(b) Expérience récente du pilote commandant de bord

L'exploitant ne désigne pas comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

(c) Expérience récente du copilote

L'exploitant ne confie pas le décollage et l'atterrissage d'un avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

(d) Contrôle de la compétence des pilotes

L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence sont vérifiées périodiquement de telle manière que la compétence de ses pilotes est établie. Lorsque les vols doivent être 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 la RDC qui a délivré la licence au pilote.

Note- La périodicité des vérifications de contrôle en question au § 8.3.9.4(d) dépend à la fois de la complexité de l'avion et de la complexité de l'exploitation.

8.3.7 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

L'exploitant doit veiller à ce que toute personne remplissant les fonctions d'agent technique d'exploitation a reçu une formation appropriée et se tient au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à ses fonctions, y compris les connaissances et les aptitudes relatives aux facteurs humains.

8.3.8 ÉQUIPAGE DE CABINE

8.3.8.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

Les besoins en équipage de cabine de chaque type d'avion sont déterminés par l'exploitant en fonction du nombre de sièges ou du nombre de passagers transportés et en vue de l'exécution d'une évacuation sûre et rapide de l'avion, ainsi que des fonctions à accomplir en cas d'urgence ou de situation nécessitant une évacuation d'urgence. L'exploitant attribue ces fonctions pour chaque type d'avion.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

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

Lorsqu'une autorité nationale impose un équipage de cabine, chaque membre de cet équipage auquel ont été attribuées des fonctions relatives à une évacuation d'urgence occupe un siège situé conformément aux dispositions du RACD 07-2, 7.3.1.8 pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

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

Chaque membre de l'équipage de cabine occupe un siège et boucle 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 donne l'ordre.

8.3.8.4 FORMATION

- L'exploitant doit veiller à ce que toute personne appelée à remplir des fonctions de membre d'équipage de cabine ait suivi un programme de formation avant de se voir attribuer de telles fonctions.
- Les exploitants établissent et tiennent à jour un programme de formation des membres d'équipage de cabine conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquiescer les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées et qu'ils incluent ou fassent référence à un syllabus pour ce programme de formation dans le manuel d'exploitation de l'entreprise. Le programme doit prévoir une formation sur les 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.

8.3.9 SÛRETÉ

8.3.9.1 PROGRAMME DE SÛRETÉ

Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5.700 kg, établit, met en œuvre et tient à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'Aviation Civile de la RDC.

Note- Des codes de pratiques de l'industrie acceptés peuvent servir de base à l'élaboration d'un programme écrit de sûreté de l'exploitant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

RACD 08 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 2

Aviation générale domestique et Internationale - avions

Normes de mise en œuvre

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

NMO :8.2.1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

1. OBJET ET PORTÉE

Les approbations particulières auront une forme de présentation normalisée et contiendront les renseignements minimaux prescrits dans le modèle correspondant.

Lorsque les opérations à effectuer nécessitent une approbation particulière, une copie du ou des documents doit se trouver à bord (RACD 07-partie 2) point 7.2.1.2.2 (d).

2. MODÈLE D'APPROBATION PARTICULIÈRE

APPROBATION PARTICULIÈRE				
AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE et COORDONNÉES DU CONTACT¹				
Autorité de délivrance ¹ : _____				
Adresse : _____				
Signature : _____ Date ² : _____				
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT				
Nom ³ : _____ Adresse : _____				
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
Modèle d'aéronef ⁴ et marques d'immatriculation :				
APPROBATION PARTICULIERE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁵	OBSERVATIONS
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁶ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft	
Décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁷ : _____ m	
Crédit(s) opérationnel(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8	
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9	
Autres ¹⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

- Nom de l'autorité de l'aviation civile et coordonnées du contact, y compris code téléphonique du pays et adresse électronique, si un est disponible.
- Date de délivrance de l'approbation particulière (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
- Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant.
- Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'avion. La taxonomie CAST/OACI figure sur le site <http://www.intlaviationstandards.org/>.
- Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
- Catégorie d'approche de précision applicable (CAT II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On utilise une ligne par catégorie d'approche indiquée.
- RVR minimale approuvée pour le décollage, en mètres. On peut utiliser une ligne par approbation si différentes approbations ont été délivrées.
- Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
- Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Description ».
- On peut indiquer d'autres approbations ou données particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par approbation (p. ex. approbation d'approche particulière, MNPS).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

NMO : 8.2.2.2 SYSTÈMES D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD) OU AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION

Complément aux dispositions des § 8.2.2.2 (b) du RACD 08-partie 2 et 7.2.1.15 du RACD 07-partie 2

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'aéronefs 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'est-à-dire 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 la 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 devrait être consulté en parallèle avec le présent supplément.

8.2.1. HUD ET AFFICHAGES ÉQUIVALENTS

8.2.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) 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.
- (b) Des informations de vol devraient être présentées sur les HUD ou les affichages équivalents, selon l'utilisation prévue.

8.2.1.2 APPLICATIONS OPÉRATIONNELLES

- (a) 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 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (b) Les systèmes HUD peuvent être utilisés en complément aux instruments de bord classiques ou comme écran principal pour le pilotage s'ils sont certifiés à cet effet.
- (c) Un HUD approuvé peut :
 - (1) se qualifier pour des opérations par visibilité réduite ou avec RVR réduite ; ou
 - (2) remplacer certaines parties des installations au sol telles que les feux de zone de toucher des roues et/ou les feux axiaux.
- (d) 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 devrait être obtenue.

8.2.1.3 FORMATION AUX HUD

- (a) Des exigences en matière de formation et d'expérience récente concernant les opérations utilisant les HUD ou les affichages équivalents devraient être établies par l'Autorité.

La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le HUD ou l'affichage équivalent est utilisé.

8.2.2. SYSTÈMES DE VISION

8.2.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) 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.
- (b) 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.

Note- Le Manuel d'exploitation tous temps contient de plus amples informations sur les conséquences de l'utilisation des feux DEL.

8.2.2.2 APPLICATIONS OPÉRATIONNELLES

- (a) 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (b) 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.

8.2.2.3 CONCEPTS OPÉRATIONNELS

- (a) 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 sera menée en utilisant des références visuelles.

Ceci s'applique aussi aux opérations avec systèmes de vision. La différence est que les références visuelles seront acquises en utilisant un EVS ou CVS, la vision naturelle ou le système de vision en combinaison avec la vision naturelle.

- (b) 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.

En-dessous de cette hauteur, les références visuelles devraient 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.

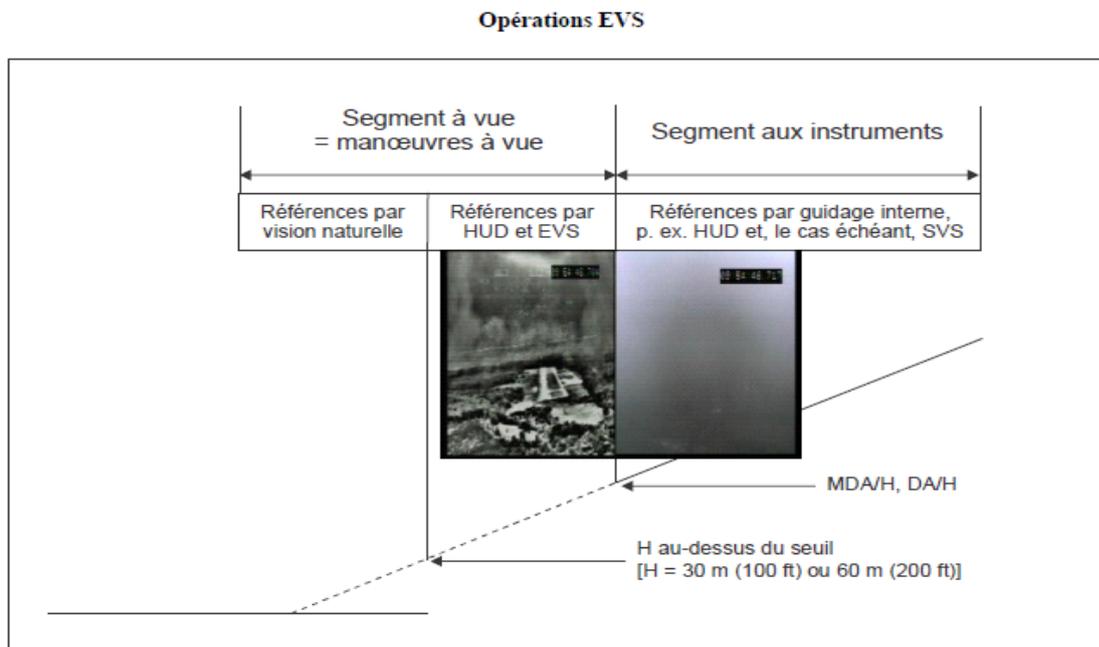


Figure H-1. Opérations EVS — Transition des références de l'approche aux instruments aux références de l'approche à vue

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.2.2.4 FORMATION AUX SYSTÈMES DE VISION

- (a) Des exigences en matière de formation et d'expérience récente devraient être établies par l'Autorité. La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système de vision est utilisé.

8.2.2.5 RÉFÉRENCES VISUELLES

- (a) 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 soient acquises au moyen du système de vision jusqu'à une certaine hauteur pendant l'approche, comme le décrit le § 8.2.2.3(b).
- (b) 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 (Doc 9365).

8.2.3. 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 (Doc 9365) contient des exemples de systèmes hybrides.

8.2.4. CRÉDITS OPÉRATIONNELS

8.2.4.1 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 devrait être prise en compte.

Les aéronefs 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 aéronefs 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.

8.2.4.2 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'aéronefs dotés de l'équipement minimal prescrit.

8.2.4.3 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.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

8.2.5. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

8.2.5.1 Conformément au § 8.2.2.3(b), 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 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 :

- (1) les limitations ;
- (2) les crédits opérationnels ;
- (3) la planification des vols ;
- (4) les opérations au sol et en vol ;
- (5) la gestion des ressources en équipe ;
- (6) les procédures d'exploitation normalisées ;
- (7) les plans de vol ATS et les communications.

8.2.6. APPROBATIONS

8.2.6.1 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.

- (a) 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 satisfaire à des critères et, dans certains cas, obtenir des approbations spécifiques (voir le point 8.2.2, § 8.2.2.2(b) et le point 7.2.4, § 7.2.4.15 du RACD 07-2. L'étendue des approbations dépendra des vols prévus et de la complexité de l'équipement.
- (b) Des systèmes peuvent être utilisés pour améliorer la conscience de la situation sans approbation spécifique.

Cependant, les procédures d'exploitation normalisées pour ces systèmes devraient être spécifiées dans le manuel d'exploitation ou un document équivalent. 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'aéronef 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 pourra être nécessaire d'apporter des modifications à ces procédures normales pour d'autres systèmes ou équipements de bord pour assurer la compatibilité.

- (c) Le § 8.2.2.2(b)(2)(ii) du point 8.2.2 stipule que les crédits opérationnels découlant de l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, un HUD ou un affichage équivalent, un EVS, un SVS ou un CVS ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, devraient être spécifiquement approuvés.
- (d) La norme 7.2.4, § 7.2.4.15 du RACD 07-2 exige que l'Autorité établisse des critères d'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, « pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un avion », et elle spécifie ces critères. Quand des crédits opérationnels

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

sont accordés par l'Autorité conformément à la norme 8.2.2.2(a) du sous chapitre 8.2.2, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et l'approbation de l'utilisation de ces systèmes fait partie de l'approbation spécifique pour crédit opérationnel.

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.

- (e) Tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans le modèle d'approbation spécifique transporté à bord de l'avion particulier.

8.2.6.2 APPROBATIONS SPÉCIFIQUES POUR CRÉDIT OPÉRATIONNEL

- (a) Pour obtenir un crédit opérationnel, l'exploitant devra spécifier le crédit opérationnel désiré et soumettre une demande en conformité avec le sous chapitre 8.2.1, § 8.2.1.4. Une demande appropriée devrait inclure les éléments suivants :
- (1) Précisions concernant le postulant. Nom officiel et tout nom commercial, adresse, adresse postale, adresse électronique et coordonnées téléphoniques/fax du postulant.
 - (2) Précisions concernant l'aéronef. Nom du constructeur, modèle de l'aéronef et marque(s) d'immatriculation.
 - (3) 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 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.
 - (4) 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.
 - (5) Nom, titre et signature.
- (b) Les éléments suivants devraient figurer dans la liste de conformité d'un système de vision :
- (1) documents de référence utilisés pour établir la demande d'approbation ;
 - (2) manuel de vol ;
 - (3) retours d'information et comptes rendus de problèmes importants ;
 - (4) crédit opérationnel demandé et minimums opérationnels d'aérodrome en découlant ;
 - (5) mentions dans le manuel d'exploitation (ou un document équivalent), y compris la LME (s'il y a lieu), et procédures d'exploitation normalisées ;
 - (6) évaluation du risque de sécurité ;
 - (7) programmes de formation ;
 - (8) maintien de la navigabilité.

Le Manuel d'exploitation tous temps contient des orientations plus détaillées sur ces éléments.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

NMO : 8.2.2.3 : RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGÈNE

1. INTRODUCTION

L'aptitude des membres de l'équipage à exercer leurs fonctions et le bien-être des passagers au cours des vols à des altitudes où le manque d'oxygène peut entraîner un amoindrissement des facultés constituent une préoccupation majeure. Les recherches menées en caissons d'altitude ou par exposition à l'altitude en montagne montrent qu'une relation peut être établie entre la tolérance humaine, l'altitude considérée et le temps d'exposition. Cette question est traitée en détail dans le Manuel de médecine aéronautique civile. Dans ces conditions et pour aider le pilote commandant de bord à assurer l'alimentation en oxygène prévue au § 8.2.2.3(h) du présent RACD, on estime qu'il y a lieu de se conformer aux principes ci-après, qui tiennent compte des obligations déjà établies dans le RACD 08- partie1.

8.2.1. RESERVE D'OXYGÈNE

8.2.1.1 Un vol à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments qu'occupent les passagers et l'équipage est inférieure à 700 hPa ne devrait être entrepris qu'avec une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter :

- (a) tous les membres de l'équipage et au moins 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur de ces compartiments est comprise entre 700 hPa et 620 hPa, moins 30 minutes ;
- (b) tous les membres de l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans ces compartiments est inférieure à 620 hPa.

8.2.1.2 Dans le cas d'un avion pressurisé, un vol ne devrait être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, déterminée par les 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 est 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 est suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

8.2.2. Emploi de l'oxygène

8.2.2.1 Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devraient utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue, dans tous les cas où, selon les indications données aux § 8.2.1.1 et 8.2.1.2, l'alimentation en oxygène est nécessaire.

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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

NMO : 8.3.4.2-A MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE

Complément aux dispositions du § 8.3.4.2 (b)

Voici la teneur suggérée d'un manuel d'exploitation d'entreprise. Le manuel peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il doit contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité en vue de l'obtention d'une autorisation d'exploitation d'aviation générale. Il contient au minimum les parties suivantes :

- (a) table des matières ;
- (b) page de suivi des amendements et liste des pages en vigueur, sauf si le document complet fait l'objet d'une nouvelle publication à chaque amendement et s'il porte une date d'entrée en vigueur
- (c) fonctions, responsabilités et succession de la direction et du personnel d'exploitation ;
- (d) système de gestion de la sécurité de l'exploitant ;
- (e) système de contrôle d'exploitation ;
- (f) procédures relatives à la LME (s'il y a lieu) ;
- (g) exploitation en conditions normales ;
- (h) procédures d'exploitation normalisées (SOP) ;
- (i) limitations liées aux conditions météorologiques ;
- (j) limites de temps de vol et de période de service de vol ;
- (k) exploitation en conditions d'urgence ;
- (l) considérations relatives aux accidents/incidents ;
- (m) qualifications et formation du personnel ;
- (n) tenue des états ;
- (o) description du système de contrôle de maintenance ;
- (p) procédures de sûreté (le cas échéant) ;
- (q) limites d'emploi relatives aux performances ;
- (r) utilisation/protection des enregistrements provenant des FDR/CVR (le cas échéant) ;
- (s) manutention des marchandises dangereuses ;
- (t) utilisation des systèmes de visualisation tête haute (HUD)/systèmes de vision améliorée (EVS).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

NMO : 8.3.4.2-B LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

Complément aux dispositions du RACD 07-partie 2 ; § 7.3.2.1 (a)

- (a) Si des écarts par rapport aux exigences des États en matière de certification des aéronefs n'étaient pas permis, les aéronefs ne peuvent être exploités que si tous leurs systèmes et équipements étaient en état de fonctionner. L'expérience a montré qu'un certain degré de non fonctionnement peut être accepté à court terme, lorsque le reste des systèmes et équipements en état de fonctionner continue à assurer la sécurité de l'exploitation.
- (b) La RDC doit indiquer, par le biais de l'approbation d'une liste minimale d'équipements, les systèmes et éléments d'équipement dont il est permis qu'ils soient hors de fonctionnement pour certaines conditions de vol, de manière qu'aucun vol ne puisse être effectué avec d'autres systèmes et équipements hors de fonctionnement que ceux qui sont spécifiés.
- (c) Une liste minimale d'équipements approuvée par la RDC est donc nécessaire pour chaque aéronef ; elle se base sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) établie pour le type d'aéronef par l'organisme responsable de la conception du type conjointement avec l'État de conception.
- (d) La RDC devrait exiger que l'exploitant établisse une liste minimale d'équipements conçue pour permettre l'exploitation d'un aéronef avec certains systèmes ou équipements hors de fonctionnement, à condition qu'un niveau acceptable de sécurité soit maintenu.
- (e) La liste minimale d'équipements n'est pas destinée à prévoir l'exploitation de l'aéronef pour une période indéfinie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement. Son objectif fondamental est de garantir la sécurité de l'exploitation d'un aéronef avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement dans le cadre d'un programme contrôlé et solide de réparation et de remplacement de pièces.
- (f) Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants hors de fonctionnement ne se traduira pas par une dégradation inacceptable du niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail de l'équipage de conduite.
- (g) Le risque de panne supplémentaire lorsque l'exploitation est poursuivie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement doit également être pris en considération dans la détermination du maintien d'un niveau acceptable de sécurité.

La liste minimale d'équipements ne peut pas s'écarter des exigences de la section limites d'emploi du manuel de vol, des procédures d'urgence ou des autres exigences de navigabilité de la RDC ou de l'État de l'exploitant, sauf dispositions contraires du service de navigabilité compétent ou du manuel de vol.

- (h) Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol, devraient être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments doivent être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipements hors de fonctionnement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	3 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 02 : 18/04/2018

- (i) Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol, visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour l'équipage de conduite.
- (j) Les responsabilités du pilote commandant de bord dans l'acceptation d'utiliser un avion présentant des insuffisances par rapport à la liste minimale d'équipements sont spécifiées au § 8.2.2.3(a).

- FIN DU DOCUMENT -