



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 A
L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS
« RACD 08 »**

Partie 3

Vols domestiques et internationaux d'hélicoptères

Deuxième édition, Avril 2018

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

1. SOMMAIRE

SECTION I : GÉNÉRALITÉS

Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS

SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL DOMESTIQUE ET INTERNATIONAL

Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS

Chapitre 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

Chapitre 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

Chapitre 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

Chapitre 5 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Chapitre 6 : ÉQUIPAGE DE CABINE

Chapitre 7 : SÛRETÉ

SECTION III : AVIATION GÉNÉRALE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE

Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS

Chapitre 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

Chapitre 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

Chapitre 4 : ÉQUIPAGE DE CABINE

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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

2. TABLE DES MATIÈRES

	Page
Sommaire.....	i
Table des matières.....	ii
Liste des pages effectives.....	viii
Liste des amendements.....	xiv
Documents de référence	xvi
Liste des abréviations.....	xviii
 SECTION I : GÉNÉRALITÉS	
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	I-1-1
8.1.1 Domaine d'application et définitions.....	I-1-1
8.1.1.1 Domaine d'application	I-1-1
8.1.1.2. Définitions	I-1-1
 SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL DOMESTIQUE ET INTERNATIONAL	
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	II-1-1
8.1.1.1 Généralités	II-1-1
8.1.1.2 Respect des lois, règlements et procédures.....	II-1-1
8.1.1.3 Respect des lois, règlements et procédures d'un état par un exploitant étranger	II-1-2
8.1.1.4 Marchandises dangereuses	II-1-3
8.1.1.5 Usage de substances psychoactives	II-1-3
8.1.1.6 Gestion de la sécurité	II-1-3
CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS	II-2-1
8.2.1 Installations et services d'exploitation	II-2-1
8.2.2 Permis d'exploitation et supervision	II-2-1
8.2.2.1 Certificat de transporteur aérien.....	II-2-1
8.2.2.2. Surveillance des opérations d'un exploitant d'un autre état.....	II-2-2
8.2.2.3 Manuel d'exploitation.....	II-2-2
8.2.2.4 Consignes d'exploitation — généralités	II-2-3
8.2.2.5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol	II-2-3
8.2.2.6 Listes de vérification	II-2-3
8.2.2.7 Altitudes minimales de vol (vols en IFR)	II-2-4
8.2.2.8 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage.....	II-2-4
8.2.2.9 Relevés du carburant et du lubrifiant.....	II-2-6
8.2.2.10 Equipage	II-2-6
8.2.2.11 Passagers.....	II-2-7
8.2.2.12 Survol de l'eau	II-2-7
8.2.3 Préparation des vols	II-2-7
8.2.3.1 Aucun vol.....	II-2-7
8.2.3.2 Après usage.....	II-2-8
8.2.3.3 Planification opérationnelle des vols	II-2-8
8.2.3.4 Hélistations de dégagement	II-2-8

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

8.2.3.5 Conditions météorologiques.....	II-2-9
8.2.3.6 Carburant et lubrifiant requis	II-2-10
8.2.3.7 Avitaillement en carburant avec passagers à bord ou rotors en mouvement.....	II-2-11
8.2.3.8 Réserve d'oxygène	II-2-13
8.2.4 Procédures en vol.....	II-2-13
8.2.4.1 Minima opérationnels d'hélistation	II-2-13
8.2.4.2 Observations météorologiques	II-2-14
8.2.4.3 Conditions de vol dangereuses.....	II-2-14
8.2.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste	II-2-14
8.2.4.5 Emploi de l'oxygène.....	II-2-14
8.2.4.6 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des aéronefs pressurisés en cas de chute de pression	II-2-15
8.2.4.7 Procédures de vol aux instruments	II-2-15
8.2.4.8 Procédures d'exploitation des hélicoptères à moindre bruit.....	II-2-15
8.2.4.9. Gestion du carburant en vol	II-2-15
8.2.5 Fonctions du pilote commandant de bord	II-2-16
8.2.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation.....	II-2-17
8.2.7 Bagages à main	II-2-17
8.2.8 Gestion de la fatigue.....	II-2-17
CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES	II-3-1
8.3.1 Généralités.....	II-3-1
8.3.2 Hélicoptères dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositifs du RACD 05-3.....	II-3-1
8.3.3 Données sur les obstacles.....	II-3-4
8.3.4 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en Classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux.....	II-3-4
CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES.....	II-4-1
8.4.1 Composition de l'équipage de conduite	II-4-1
8.4.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	II-4-1
8.4.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite.....	II-4-1
8.4.4 Qualifications	II-4-3
8.4.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote	II-4-3
8.4.4.2 Pilote commandant de bord — qualification opérationnelle.....	II-4-3
8.4.4.3 Contrôle de la compétence des pilotes	II-4-4
8.4.5 Equipement de l'équipage de conduite	II-4-4
CHAPITRE 5 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION	II-5-1
CHAPITRE 6 : ÉQUIPAGE DE CABINE	II-6-1
8.6.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence.....	II-6-1
8.6.2 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol	II-6-1
8.6.3 Formation	II-6-1
8.6.4 Temps de vol, période de service de vol et périodes de repos.....	II-6-2
CHAPITRE 7 : SÛRETÉ.....	II-7-1
8.7.1 Liste type des opérations de fouille de l'hélicoptère	II-7-1
8.7.2 Programmes de formation.....	II-7-1
8.7.3 Rapport sur les actes d'intervention illicite	II-7-1

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

SECTION III : AVIATION GÉNÉRALE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	III-1-1
8.1.1 Respect des lois, règlements et procédures	III-1-1
8.1.2 Marchandises dangereuses	III-1-2
8.1.3 Usage de substances psychoactives	III-1-2
8.1.4 Approbations particulières.....	III-1-2
CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS	III-2-1
8.2.1 Suffisance des installations et services d'exploitation	III-2-1
8.2. 2 Minima opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage	III-2-1
8.2. 3 Consignes	III-2-2
8.2. 4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité.....	III-2-2
8.2. 5 Observations et prévisions météorologiques.....	III-2-2
8.2. 6 Limites imposées par les conditions météorologiques.....	III-2-3
8.2.6.1 Vol en régime VFR.....	III-2-3
8.2.6.2 Vol effectué en régime IFR	III-2-3
8.2.6.3 Minima opérationnels d'hélistation	III-2-3
8.2.6.4 Vol en conditions givrantes	III-2-4
8.2.7 Hélistations de dégagement.....	III-2-4
8.2 8 Carburant et lubrifiant requis.....	III-2-5
8.2.8.1 Tous hélicoptères	III-2-5
8.2.8.2 Vols en régime VFR.....	III-2-5
8.2.8.3 Vols effectués en régime IFR	III-2-5
8.2.8.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant	III-2-6
8.2.8.5 Utilisation de carburant après le commencement du vol	III-2-6
8.2.9 Gestion du carburant en vol	III-2-7
8.2.10 Réserve d'oxygène	III-2-8
8.2.11 Emploi de l'oxygène	III-2-8
8.2.12 Instructions en cas d'urgence en vol	III-2-8
8.2.13 Observations météorologiques par les pilotes.....	III-2-8
8.2.14 Conditions de vol dangereuses	III-2-8
8.2.15 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite.....	III-2-9
8.2.16 Membres de l'équipage de conduite à leur poste	III-2-9
8.2.16.1 Décollage et atterrissage	III-2-9
8.2.16.2 Croisière	III-2-9
8.2.16.3 Ceintures de sécurité	III-2-9
8.2.16.4 Harnais de sécurité	III-2-9
8.2.17 Procédures de vol aux instruments.....	III-2-9
8.2.18 Instruction du personnel — généralités.....	III-2-10
8.2.19 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou avec des rotors en mouvement.....	III-2-10
8.2.20 Survol de l'eau	III-2-10
CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES	III-3-1
CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES	III-4-1
8.4.1 Qualifications.....	III-4-1
8.4.2 Composition de l'équipage de conduite.....	III-4-1

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

NORMES DE MISE EN OEUVRE

NMO : 8.1.1.5 Approbations particulières de l'aviation générale	Nmo 8-1
1. Objet et portée.....	Nmo 8-1
2. Approbation particulière.....	Nmo 8-1
NMO : 8.1.1.6 Système de documents sur la sécurité des vols	Nmo 8-3
1. Introduction.....	Nmo 8-3
2. Organisation.....	Nmo 8-3
3. Validation.....	Nmo 8-4
4. Conception.....	Nmo 8-4
5. Mise en place.....	Nmo 8-4
6. Amendement.....	Nmo 8-4
NMO : 8.2.2.1-A Permis d'exploitation aérienne (AOC)	Nmo 8-6
1. Objet et portée.....	Nmo 8-6
2. Modèle du Permis d'exploitation aérienne (AOC).....	Nmo 8-6
3. Spécifications d'exploitation applicables à chaque type d'aéronef.....	Nmo 8-7
NMO : 8.2.2.1-B Certification et validation des exploitants	Nmo 8-10
1. Objet et portée.....	Nmo 8-10
2. Evaluations techniques requises en matière de sécurité.....	Nmo 8-10
3. Approbations	Nmo 8-12
4. Acceptations.....	Nmo 8-15
5. Autres considérations relatives aux approbations et aux acceptations.....	Nmo 8-16
6. Validation des normes d'exploitation.....	Nmo 8-16
7. Amendement des permis d'exploitation aérienne.....	Nmo 8-17
NMO : 8.2.2.1-C Supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien	Nmo 8-18
1. Législation aéronautique de base	Nmo 8-18
2. Règlements d'exploitation spécifiques	Nmo 8-18
3. Système et fonctions de supervision de la sécurité de l'État	Nmo 8-18
4. Personnel technique qualifié	Nmo 8-18
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité	Nmo 8-19
6. Obligations en matière de certification	Nmo 8-19
7. Obligations en matière de surveillance continue	Nmo 8-19
8. Résolution des problèmes de sécurité	Nmo 8-19
NMO : 8.2.2.2 Spécifications relatives au système de gestion des risques de fatigue	Nmo 8-20
1. Politique et documentation relatives aux FRMS.....	Nmo 8-20
2. Processus de gestion des risques de fatigue.....	Nmo 8-21
3. Processus d'assistance de la sécurité dans le cadre du FRMS.....	Nmo 8-22
4. Processus e promotion du FRMS.....	Nmo 8-23
NMO : 8.2.2.3 Teneur du Manuel d'exploitation	Nmo 8-24
1. Structure.....	Nmo 8-24
2. Teneur.....	Nmo 8-24

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

NMO : 8.2.2.8 Systèmes d'atterrissage automatique, dispositifs de visualisations tête haut (HUD) ou affichages équivalents et systèmes de vision.....	Nmo 8-28
1. HUD et affichages équivalent.....	Nmo 8-28
2. Systèmes de vision.....	Nmo 8-29
3. Systèmes hybrides.....	Nmo 8-31
4. Crédits opérationnels.....	Nmo 8-31
5. Procédures opérationnelles.....	Nmo 8-32
6. Approbations.....	Nmo 8-32
NMO : 8.3.1.1-A Performances des hélicoptères liées aux limites d'emploi	Nmo 8-35
1. Définitions.....	Nmo 8-35
2. Généralités.....	Nmo 8-35
3. Considérations relatives aux aires d'exploitation.....	Nmo 8-40
4. Limites d'emploi résultant des performances.....	Nmo 8-41
NMO : 8.3.1.1-B Limitations du temps de vol et de la période de service de vol.....	Nmo 8-52
1. Objet et portée.....	Nmo 8-52
2. Généralités.....	Nmo 8-52
3. Définitions.....	Nmo 8-53
4. Observations sur les définitions.....	Nmo 8-54
5. Types des limitations.....	Nmo 8-54
6. Modèle de tableau.....	Nmo 8-55
NMO : 8.4.1.4-A Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 dans des conditions météorologiques de vol aux instruments IMC)	Nmo 8-56
1. Fiabilité du moteur	Nmo 8-56
2. Systèmes et équipement	Nmo 8-56
3. Spécifications minimales relatives à l'état de fonctionnement de l'équipement.....	Nmo 8-57
4. Renseignements du manuel d'exploitation.....	Nmo 8-58
5. Compte rendu d'événements	Nmo 8-58
6. Planification de l'exploitant	Nmo 8-58
7. Expérience, formation et vérification des équipages de conduite	Nmo 8-58
8. Certification ou validation de l'exploitant	Nmo 8-58
NMO : 8.4.1.4-B Eléments indicatifs supplémentaires relatifs à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).....	Nmo 8-59
1. Objet et portée	Nmo 8-59
2. Fiabilité du moteur	Nmo 8-59
3. Manuel d'exploitation	Nmo 8-60
4. Certification ou validation de l'exploitant	Nmo 8-60
5. Approbation opérationnelle et spécifications du programme de maintenance.....	Nmo 8-61

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08-Partie 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS	2 ^{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	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
2. TABLE DES MATIÈRES				
ii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
iii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
iv	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
vi	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES				
vii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
viii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
ix	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
x	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xi	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
4. LISTE DES AMENDEMENTS				
xiii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xiv	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE				
xv	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xvi	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
6. LISTE DES ABRÉVIATIONS				
xvii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xviii	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
xix	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
SECTION I: GÉNÉRALITÉS				
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS				
I-1-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018



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

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
I-1-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-5	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-6	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-7	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-8	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-9	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-10	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-11	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-12	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-13	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-14	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
I-1-15	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL DOMESTIQUE ET INTERNATIONAL				
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS				
II-1-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-1-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-1-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-1-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS				
II-2-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-5	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-6	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-7	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-8	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-9	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-10	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-11	02	Avril 2018	02	18 avril 2018



II-2-12	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-13	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-14	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-15	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-16	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-17	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-2-18	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

II-3-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-3-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-3-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-3-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-3-5	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

II-4-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-4-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-4-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-4-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 5 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

II-5-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-5-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 6 : ÉQUIPAGE DE CABINE

II-6-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
II-6-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 7 : SÛRETÉ

II-7-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
--------	----	------------	----	---------------

SECTION 3 : AVIATION GÉNÉRALE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS

III-1-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-1-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

III-2-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
---------	----	------------	----	---------------



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
III-2-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-5	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-6	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-7	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-8	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-9	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
III-2-10	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES				
III-3-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES				
III-4-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NORMES DE MISE EN OEUVRE				
NMO : 8.1.1.5 APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE				
Nmo 8-1	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-2	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.1.1.6 SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS				
Nmo 8-3	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-4	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-5	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.1- A. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)				
Nmo 8-6	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-7	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-8	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-9	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.1-B CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS				
Nmo 8-10	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-11	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-12	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-13	02	Avril 2018	02	18 avril 2018



N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-14	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-15	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-16	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-17	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.1-C SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN				
Nmo 8-18	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-19	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.2 SPECIFICATIONS RELATIVES AU SYSTEME DE GESTION DS RISQUES DE FATIGUE				
Nmo 8-20	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-21	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-22	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-23	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.3 TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION				
Nmo 8-24	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-25	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-26	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-27	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.2.2.8 SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATIONS TÊTE HAUT (HUD) OU AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION				
Nmo 8-28	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-29	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-30	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-31	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-32	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-33	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-34	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.3.1.1-A PERFORMANCES DES HELICOPTERES LIEES AUX LIMITES D'EMPLOI				
Nmo 8-35	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-36	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-37	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-38	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-39	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-40	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-41	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-42	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-44	02	Avril 2018	02	18 avril 2018



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

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo 8-45	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-46	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-47	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-48	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-49	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-50	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-51	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.3.1.1-B LIMITATIONS DU TEMPS DE VOL ET DE LA PERIODE DE SERVICE DE VOL				
Nmo 8-52	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-53	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-54	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-55	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.4.1.4-A SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)				
Nmo 8-56	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-57	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-58	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
NMO : 8.4.1.4-B. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES RELATIFS À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)				
Nmo 8-59	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-60	02	Avril 2018	02	18 avril 2018
Nmo 8-61	02	Avril 2018	02	18 avril 2018

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

4. LISTE DES AMENDEMENTS

Amendement	Date	Objet	Auteur	Approbation	
00 (1 ^{ère} édition)	2012	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création du RACD ▪ Intégration des dispositions des amendements n° 18-A, 18-B, 19 et 20-A et B de l'annexe 6 partie 3, 7^è Edition à la convention de Chicago respectivement du 14/11/2013 et 13/11/13 relatifs aux : <ul style="list-style-type: none"> a) les exigences en matière de chronomètre et l'interdiction d'approche ; b) le transfert à l'Annexe 19 des dispositions relatives à la gestion de la sécurité. 	DET	DG/AAC	
	15/03/13				
	13/11/14	Dispositions relatives aux opérations et procédures d'approche aux instruments résultant de la nouvelle classification des approches			
	01 (1 ^{ère} édition)	10/11/16	<ul style="list-style-type: none"> a) les critères de conception des procédures et les exigences relatives aux cartes destinées à appuyer la PBN et les opérations d'approche et de départ Pin S d'hélicoptères ; b) l'harmonisation des dispositions, les EFB, les HUD, les systèmes de vision et l'utilisation du carburant ; c) les dispositions relatives aux enregistreurs de bord : renvois aux versions actualisées des spécifications de performance opérationnelle minimale (MOPS) de l'EUROCAE ; l'alignement des exigences concernant les dispositifs de localisation subaquatique (ULD) sur celles de l'Annexe 6, Partie 1 ; l'inclusion d'exigences moins rigoureuses pour l'inspection des systèmes enregistreurs de bord. 	DET	DG/AAC
			<ul style="list-style-type: none"> a) l'harmonisation et l'alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN) et systèmes de vision améliorée (EVS) ; b) le système d'enregistrement d'images embarqué (AIRS) ; c) la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS). 		
		<ul style="list-style-type: none"> a) la protection des enregistrements des enregistreurs de bord dans les opérations normales ; b) la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes. 			
	08/11/2017	<ul style="list-style-type: none"> a) orientations concernant l'avitaillement des hélicoptères ; b) exigences relatives aux enregistreurs de bord : fonction d'effacement des CVR et AIR ; paramètres FDR supplémentaires ; simplification des dispositions ; c) approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) et introduction d'un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; e) harmonisation et alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; f) modifications résultant de la restructuration des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I Procédures de vol ▪ Intégration des dispositions de l'amendement 21 de l'annexe 6 partie 3, 8^è Edition à la convention de Chicago ; 	DET	DG/AAC	

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

02 (2 ^{ème} édition)	18/04/2018	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des dispositions de l'amendement 22 de l'annexe 6 partie 3, 8^{ème} édition à la convention de Chicago ; - Orientations concernant l'avitaillement des hélicoptères ; - Harmonisation et alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; - Modifications résultant de la restructuration des procédures pour les services de la circulation aérienne ▪ Modification du cartouche supérieur et inférieur. 		
----------------------------------	------------	---	--	--

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08-Partie 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS	2 ^{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 ;
- Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant statuts d'un établissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle, « AAC/RDC »
- Annexe 6 à la convention de Chicago, partie 3, 7^{ème} édition 2010, amendement n° 20 de 2016.
- Annexe 6 à la convention de Chicago, partie 3, 8^{ème} édition, amendement n°21 du 27/04/2017.
- Annexe 1 – Licences du personnel
- Annexe 2 - Règles de l'air
- Annexe 3 – Assistance météorologique à la navigation aérienne
- Annexe 4 – Cartes aéronautiques
- Annexe 5 – Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
- Annexe 6 parties 1 et 2 Exploitation Technique des aéronefs (Aviation commerciale et générale)
- Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs
- Annexe 9 - Facilitation
- 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 – Aérodrômes Vol I et II
- 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 :

1. 4444 : Gestion du trafic aérien
2. 8168 : Exploitation technique des aéronefs ;
3. 8335 : Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation
4. 9137 : Manuel des services d'aéroport (2^e partie) Etat de surface des chaussées ;
5. 9284 : Marchandises dangereuses ;
6. 9365 : Manuel d'exploitation tous temps
7. 9481 : Eléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant les MD
8. 9574 : Manuel sur un minimum de séparation verticale de 300m entre les FL 290 et 410
9. 9640: Manual of aircraft ground deicing/anti-icing operations;
10. 9613 Manuel de gestion de la sécurité
11. 9683 : Manuel d'instruction sur les facteurs humains ;
12. 9760 : Manuel de la navigabilité ;
13. 9859 : Manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité (MGS) ;
14. 9869 Performance basée sur la surveillance et communication ;
15. 9966 : Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue

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

16. 9976: Flight planning and fuel management manual (FPFM);
17. 9981 : Procédures des services de la navigation aérienne ;
18. 10264 : Manuel sur les performances des avions ;
19. 10020 : Manuel sur les sacoches de vol électronique ;
20. 10033 : Fatigue Management Manual for General Aviation ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08-Partie 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS	2 ^e Edition : Avril 2018
		Amendement 02 :18 /04/2018

6. ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente réglementation :

AAC	: Autorité de l'aviation civile
ACAS	: Système anticollision embarqué
ADF	: Radiogoniomètre automatique
ADRS	: Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS-C	: Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AIR	: Enregistreur d'images embarqué
AIRS	: Système d'enregistrement d'images embarqué
AOC	: Permis d'exploitation aérienne
APCH	: Approche
AR	: Autorisation obligatoire
ATM	: Gestion du trafic aérien
ATN	: Réseau de télécommunications aéronautiques
ATC	: Contrôle de la circulation aérienne
ATS	: Service de la circulation aérienne
CARS	: Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
CAT I	: Catégorie I
CAT II	: Catégorie II
CAT III	: Catégorie III
CAT IIIA	: Catégorie IIIA
CAT IIIB	: Catégorie IIIB
CAT IIIC	: Catégorie IIIC
CFIT	: Impact sans perte de contrôle
Cm	: Centimètre
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
DEL	: Diode électroluminescente
DH	: Hauteur de décision
DLR	: Enregistreur de liaison de données
DLRS	: Système d'enregistrement de liaison de données
DME	: Dispositif de mesure de distance
DPATO	: Point défini après le décollage
DPBL	: Point défini avant l'atterrissage
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

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08-Partie 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS	2è Edition : Avril 2018 Amendement 02 :18 /04/2018

FATO	: Aire d'approche finale et de décollage
FDR	: Enregistreur de données de vol
FM	: Modulation de fréquence
FRMS	: Système de la gestion des risques de la fatigue
ft	: Pied
g	: Accélération de la pesanteur
HPa	: Hectopascal
HUD	: Visualisation tête haute
IFR	: Règles de vol aux instruments
ILS	: Système d'atterrissage aux instruments
IMC	: Conditions météorologiques de vol aux instruments
inHg	: Pouce de mercure
Kg	: Kilogramme
km	: Kilomètre
kN	: Kilonewton
kt	: Nœud
LDAH	: Distance utilisable à l'atterrissage
LDP	: Point de décision à l'atterrissage
LDRH	: Distance nécessaire à l'atterrissage
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
MOPS	: Spécification de performances opérationnelles minimales
N1	: Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
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
PBC	: Communication basée sur la performance
PBN	: Navigation fondée sur les performances
PBS	: Surveillance basée sur la performance
PNR	: Point de non-retour
psi	: Livre par pouce carré
R	: Rayon du rotor
RCP	: Performances de communication requises
RNAV	: Navigation de surface
RNP	: Qualité de navigation requise
RSP	: Performance de surveillance requise
RTCA	: Radio Technical Commission for Aeronautics
RTODR	: Distance nécessaire pour le décollage interrompu
RVR	: Portée visuelle de piste

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 08-Partie 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS	2è Edition : Avril 2018 Amendement 02 :18 /04/2018

SI	: Système international d'unités
SOP	: Procédure d'exploitation normalisée
SVS	: Système de vision synthétique
T4	: Température des gaz d'échappement
TDP	: Point de décision au décollage
TIT	: Température à l'entrée de la turbine
TLOF	: Aire de prise de contact et d'envol
TODAH	: Distance utilisable au décollage
TODRH	: Distance nécessaire au décollage
UTC	: Temps universel coordonné
VFR	: Règles de vol à vue
VMC	: Conditions météorologiques de vol à vue
VNAV	: Navigation verticale
VOR	: Radiophare omnidirectionnel VHF
VTSS	: Vitesse de sécurité au décollage
Vy	: Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle

Symboles

°C : Degré Celsius

% : Pour cent

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

RACD 08 - EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 3

Vols domestiques et Internationaux – hélicoptères

Exigences Règlementaires

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

SECTION I : GÉNÉRALITÉS

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

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS

8.1.1 DOMAINE D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

8.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du RACD 08, Partie 3, traitent de l'exploitation de tous les hélicoptères en aviation civile domestique et internationale, en aviation générale ainsi qu'en transport aérien commercial. Toutefois, ces dispositions ne sont pas appliquées aux hélicoptères utilisés pour le travail aérien.

Note1- Les dispositions applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial domestique et international figurent dans le RACD 08 partie 1.

Note2- Les dispositions applicables aux vols d'aviation générale domestique et internationale par avion figurent dans le RACD 08 partie 2.

8.1.1.2 DÉFINITIONS

Dans le présent règlement relatif aux vols domestiques et internationaux d'hélicoptères, les termes suivants ont les significations respectives indiquées ci-après :

- (1) **Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (y compris, le cas échéant, bâtiments, installations et équipement), destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée et le départ d'aéronefs et leurs mouvements à la surface.
- (2) **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.
- (3) **Agent technique d'exploitation.** Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RACD 02, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.
- (4) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO doit être exploitée en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompue utilisable.
- (5) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

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

Note 2- On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote

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

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 II 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 ».

(6) 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.

Note1- L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

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 ».

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

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 ».

(8) 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.

(9) Atterrissage forcé en sécurité. Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

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

(10) Combinaison de survie intégrée. Combinaison de survie qui satisfait aux spécifications combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.

(11) 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.

(12) 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 minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note- Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RACD 21.

(13) 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 minima spécifiés.

Note- Les minima spécifiés figurent dans le RACD 21.

(14) 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.

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

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

(16) 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.

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

(17) 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.

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

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

(19) Environnement hostile. Environnement dans lequel :

- (i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface, y compris son environnement proche, n'est pas adéquate;
- (ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments;
- (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu;
- (iv) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

(20) Environnement hostile en zone habitée. Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

(21) Environnement hostile hors zone habitée. Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

(22) Environnement non hostile. Environnement dans lequel :

- (i) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface, y compris son environnement proche, est adéquate;
- (ii) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments;
- (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu;
- (iv) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.

Note- Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.

(23) État de l'aérodrome. État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

Note- L'expression « État de l'aérodrome » englobe les hélistations et les emplacements d'atterrissage.

(24) État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente

(25) État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

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

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.

- (26) **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (27) **Exploitation en classe de performances 1.** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.
- (28) **Exploitation en classe de performances 2.** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (29) **Exploitation en classe de performances 3.** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.
- (30) **Fatigue.** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité
- (31) **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 4 novembre 2020)
- (32) **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 aux données approuvées et aux règlements applicables de navigabilité. (Applicable à compter du 5 novembre 2020.)
- (33) **Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Note- Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».

- (34) **Héli plate-forme.** Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.
- (35) **Hélistation.** Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

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

Note1- Dans la présente Partie, le terme « **hélistation** » désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.

Note2- Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.

(36) Hélistation de dégagement. Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :

- (i) **Hélistation de dégagement au décollage.** Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélistation de départ.
- (ii) **Hélistation de dégagement en route.** Hélistation où un hélicoptère peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
- (iii) **Hélistation de dégagement à destination.** Hélistation de dégagement vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue.

Note- L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.

(37) Hélistation en terrasse. Hélistation située sur une construction érigée à terre.

(38) Liste d'écarts de configuration (LEC). Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

(39) Liste minimale d'équipements (LME). Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

(40) Liste minimale d'équipements de référence (LMER). Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(41) Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation. (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020)

(42) 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

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

défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation. (Applicable à compter du 5 novembre 2020.)

- (43) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor 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.
- (44) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (45) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (46) **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.
- (47) **Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.
- (48) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef. Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

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

- (49) **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 au sous chapitre 15.3

- (50) **Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.
- (51) **Membre de l'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.
- (52) **Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (53) **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.

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

(54) Minimums opérationnels d'hélistation. Limites d'utilisation d'une hélistation :

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

(55) 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).

(56) 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'intégration de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance. Le Manuel de navigabilité contient des éléments indicatifs sur les modifications et les réparations effectuées dans le cadre de la maintenance d'aéronefs

(57) 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.

(58) 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.

(59) 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.

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

(60) Opération. Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exigent d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

Note- Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélicoptère et les vols du service médical d'urgence.

(61) Opérations d'approche aux instruments. Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

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

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

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

(62) Performances de communication requises (RCP). Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

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

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

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

(66) 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.

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

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

(68) Phase d'approche et d'atterrissage — hélicoptères. Partie du vol qui va de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

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

(69) Phase de croisière. Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.

Note- Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

(70) Phase de décollage et de montée initiale. Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.

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

(72) 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.

(73) 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'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.

(74) Point de décision à l'atterrissage (LDP). Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.

Note - Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

(75) Point de décision au décollage (TDP). Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Note - Le point de décision au décollage ne s'applique qu'aux hélicoptères de classe de performances 1.

(76) Point défini après le décollage (DPATO). Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Note- Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(77) Point défini avant l'atterrissage (DPBL). Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Note- Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(78) 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.

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

- (79) **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.
- (80) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (81) **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 ou B.

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

Note- Voir la Section II, du RACD 08 - 3 § 8.2.2.8 (d), pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

- (82) **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.
- (83) **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.
- (84) **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 4 novembre 2020)

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

- (85) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur 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)
- (86) **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.
- (87) **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.
- (88) **Série de vols.** Une série de vols est une suite de vols qui :
- (i) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui
 - (ii) est assurée par le même pilote commandant de bord.
- (89) **Service.** Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.
- (90) **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).
- (91) **Services d'assistance en escale.** Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.
- (92) **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.

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

(93) 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).

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) contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

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 du présent RACD, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent RACD, 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.

(94) 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.

(95) 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.

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

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

(98) 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

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

surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'espace aérien particulier.

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

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

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

(102) 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).

(103) 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).

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

(105) Temps de vol — hélicoptères. Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

(106) 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.

(107) Type de performances de communication requises (Type RCP). Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

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

(109) Vols en mer. Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.

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

- (110) Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (111) 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.
- (112) Vols en mer.** Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.
- (113) V_{Toss} .** Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.
- Note- La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.
- (114) Zone habitée.** En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans un large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

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

SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL DOMESTIQUE ET INTERNATIONAL

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

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1 GÉNÉRALITÉS

Note1- La Convention relative à l'aviation civile internationale prescrit des fonctions que l'État 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'État 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 État. Dans la même Résolution, elle a aussi reconnu que tant que l'article 83 bis ne sera pas en vigueur, la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'Autorité 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'État d'immatriculation délègue à l'État de l'exploitant, par accord avec cet État, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'État d'immatriculation mais que l'Autorité 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'État d'immatriculation, ni les droits ou obligations des États tiers. L'article 83 bis étant entré en vigueur le 20 juin 1997, les arrangements de transfert porteront effet à l'égard des États contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant lorsque les conditions fixées dans l'article 83 bis auront été remplies.

Note2- Lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'hélicoptères qui ne sont pas tous immatriculés dans l'Etat de la R.D. Congo, aucune des dispositions du présent règlement ne s'oppose à ce que l'Etat du Congo exerce conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

8.1.1.2 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant veille à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonction à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ils effectuent des vols.
- (b) L'exploitant veille à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils traversent, aux hélistations qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant veille à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces règlements et celles de ces procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.

Note- Des renseignements à l'intention des pilotes et du personnel d'exploitation sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles figurent dans les PANS-OPS Volume I. Les critères de construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments figurent dans les PANS-OPS Volume II. Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences, pour des raisons de sécurité.

- (c) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné.

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

Note- La disposition ci-dessus n'affecte en rien les droits ni les obligations de l'Autorité vis-à-vis de l'exploitation des hélicoptères immatriculés par elle.

- (d) La responsabilité du contrôle de l'exploitation n'est déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.

Note- Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation contient des éléments indicatifs sur le service de contrôle d'exploitation et le rôle de l'agent technique d'exploitation.

On trouvera des éléments indicatifs détaillés sur l'agrément, les fonctions et les responsabilités de l'agent technique d'exploitation dans le document intitulé Rédaction d'un manuel d'exploitation. Le RACD 02 contient les spécifications relatives à l'âge, aux compétences, aux connaissances et à l'expérience des agents techniques d'exploitation titulaires d'une licence.

- (e) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes, l'agent technique d'exploitation s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées en 8.2.1.6 (a), informe immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.
- (f) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou de personnes oblige à prendre des mesures qui constituent une violation d'une procédure ou d'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'Autorité.
- (g) Les exploitants font en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

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

- (h) Les exploitants veillent 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 dans le RACD 02.

8.1.1.3 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES D'UN ÉTAT PAR UN EXPLOITANT ÉTRANGER

- (a) L'Autorité qui constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables à l'intérieur du territoire ou pose un problème de sécurité grave similaire, notifie immédiatement la chose à l'exploitant et, si la situation le justifie, à l'État de l'exploitant. Si l'Autorité n'est pas aussi l'État d'immatriculation, la chose est également notifiée à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet État et justifie l'envoi d'une notification.

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

- (b) Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés au § 8.1.1.3 (a), si la situation et sa solution le justifient, l'Autorité entrera en consultation avec l'Autorité et, s'il y a lieu, l'État d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

Note- Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation donne des orientations sur la surveillance des opérations effectuées par des exploitants d'autres États.

Il contient aussi des indications sur la consultation spécifiée au § 8.1.1.3 (b), et sur les activités connexes, notamment la clause type de l'OACI sur la sécurité de l'aviation, qui, lorsqu'elle fait partie d'un accord bilatéral ou multilatéral de services aériens, prévoit une consultation entre les États quand l'une quelconque des parties à l'accord constate un problème de sécurité.

8.1.1.4 MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACD 15.
- (b) L'article 35 de la Convention prévoit certaines restrictions concernant la cargaison.

8.1.1.5 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- (a) Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans la section 2.6.1.6 du RACD 02 et dans le RACD 19.

8.1.1.6 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Note- Le RACD 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien. Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) contient de plus amples orientations.

- (a) Les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol établissent et tiennent un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

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

- (b) Les programmes d'analyse des données de vol contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions du RACD 19.

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

- (1) L'Autorité ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec le RACD 13, sauf :

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

- (2) s'ils se rapportent à un événement de la 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 ;
- (3) 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
- (4) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 6 de la NMO 7.2.1.3 du RACD 07 partie 3.

Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent dans le 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.

Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité figurent à la NMO 2 du RACD 19.

L'Autorité ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C soient 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 utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prévu à la section II du présent règlement;
- (3) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
- (4) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
- (5) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

Note- Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent dans la NMO 2 du RACD 19.

- (c) Les exploitants établissent, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

Note- La NMO 8.1.1.6 contient des éléments indicatifs sur la création et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols.

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

CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

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

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

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

8.2.2 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET SUPERVISION

8.2.2.1 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

- (a) L'exploitant n'assure des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien en état de validité, délivré par l'Autorité.
- (b) Le certificat de transporteur aérien autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Note- Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien **et** des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 8.2.2.1 (e) et (f).

- (c) La délivrance d'un certificat de transporteur aérien ou d'un document équivalent par l'Autorité dépend de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

Note- La NMO 8.2.2.1-B contient des éléments indicatifs sur la délivrance du certificat de transporteur aérien.

- (d) Le maintien de la validité d'un certificat de transporteur aérien dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du § 8.2.2.1(c), sous la supervision de l'Autorité.
- (e) Le certificat de transporteur aérien contient au moins les renseignements suivants et sa présentation graphique suit le modèle figurant à la NMO 8.2.2.1-A § 2 :

- (1) Autorité et autorité de délivrance ;

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

- (2) numéro et date d'expiration du certificat de transporteur aérien ;
- (3) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploita
- (4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'autorité ;
- (5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.
 - (i) Les spécifications d'exploitation liées au certificat de transporteur aérien comprennent au moins les renseignements énumérés à la **NMO 8.2.2.1-A** paragraphe 3, et, leur présentation graphique suit le modèle figurant dans ce paragraphe.

Note- La **NMO 8.2.2.1-B** § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au certificat de transporteur aérien.

- (ii) La présentation graphique des certificats des transporteurs aériens délivrés pour la première fois à compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivent les modèles figurant à la **NMO 8.2.2.1-A** § 2 et 3.
- (iii) L'Autorité établit un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à la **NMO 8.2.2.1-C** du présent règlement, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies à la section 8.2.1.2

8.2.2.2. SURVEILLANCE DES OPÉRATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ÉTAT

- (a) Un certificat de transporteur aérien délivré par un État contractant est reconnu valable par l'Autorité si les conditions qui ont régi la délivrance du certificat sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans le présent règlement et dans le RACD 19.
- (b) L'Autorité met en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur le territoire de la R.D. Congo par des exploitants étrangers et prend les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.
- (c) Les exploitants respectent les exigences fixées par l'Autorité sur le territoire de la RD Congo duquel ils mènent des opérations.

Note- Des orientations sur la surveillance des opérations d'exploitants d'autres États sont donnés dans le Manuel d'inspecteur d'exploitation (MIAAC -OPS- 01).

8.2.2.3 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant établit, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de la NMO 9.3.1.2 du RACD 09 Partie 2. Ce manuel d'exploitation 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 utilisent le manuel.
- (b) Un exemplaire du manuel d'exploitation est remis à l'Autorité ainsi que tous les amendements ou révisions dont ce manuel fait l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant,

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

approbation. L'exploitant ajoute au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'Autorité exige l'insertion.

Note1- Les indications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la NMO. 9.3.1.2 du RACD 09 Partie 2.

Note2- Certains éléments du manuel d'exploitation sont approuvés par l'Autorité, conformément aux normes des § de la sous-section 8.2.2 7, et 11.2.1 relative aux Minima opérationnels d'hélistation de la présente section, des § 8.4.1.3 (a) et de la section 8.8.1.3 de la Section II du présent règlement.

8.2.2.4 CONSIGNES D'EXPLOITATION — GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.
- (b) Un rotor d'hélicoptère ne peut être mis en rotation au moteur en vue d'un vol s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes. L'exploitant fournit une formation et des procédures spécifiques adéquates à tous les membres du personnel, autres que des pilotes qualifiés, susceptibles de réaliser la mise en rotation d'un rotor au moteur à d'autres fins que l'exécution d'un vol.
- (c) L'exploitant donne des consignes d'exploitation et fournit des renseignements sur les performances de montée de l'hélicoptère tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de décollage et de montée initiale dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements sont fondés sur les données du constructeur de l'hélicoptère ou sur d'autres données acceptables par l'Autorité, et sont consignés dans le manuel d'exploitation.

8.2.2.5 SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

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

8.2.2.6 LISTES DE VÉRIFICATION

- (a) Les listes de vérification prévues dans le RACD 07-partie 3 – Equipement et Instrument de bord - sont utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol de l'hélicoptère ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respectent les principes des facteurs humains.

Note- On trouve des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

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

8.2.2.7 ALTITUDES MINIMALES DE VOL (VOLS EN IFR)

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

8.2.2.8 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION OU D'EMPLACEMENT D'ATTERRISSAGE

- (a) L'exploitant établit des minima opérationnels d'hélistation pour chacune des hélistations qu'il est appelé à utiliser, et la méthode employée pour déterminer ces minima sont approuvés par l'Autorité. Ces minima ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont établis, pour chacune des hélistations par l'Autorité, sauf si l'Autorité les a expressément approuvés.
 - (1) L'Autorité approuve un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, 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 :

- (i) aux fins d'une interdiction d'approche (paragraphe 8.2.4.1(b)), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;
- (ii) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
- (iii) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

Note 2- La **NMO 8.2.2.8** et le Manuel d'exploitation tous temps contiennent des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS.

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

Note 3- Le Manuel d'exploitation tous temps contient des renseignements sur les HUD ou affichages équivalents.

Note 4- Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

(b) Pour l'établissement des minima opérationnels d'hélistation qui s'applique à une opération donnée, les éléments ci-après sont pris en compte :

- (1) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'hélicoptère ;
- (2) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membre ;
- (3) caractéristiques physiques de l'hélistation et direction de l'approche ;
- (4) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
- (5) équipement disponible à bord de l'hélicoptère pour la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche suivie d'un atterrissage et au cours de l'approche interrompue ;
- (6) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
- (7) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
- (8) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.

(c) 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 se poursuit qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

- (1) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
- (2) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - (i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - (ii) 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 ;
 - (iii) 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 ;
 - (iv) 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 ;

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

- (v) 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 (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on considère qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on considère qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

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.

- (d) Les opérations d'approche aux instruments des catégories II et III ne sont autorisées que si la RVR est communiquée.
- (e) Pour les opérations d'approche aux instruments, des minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne sont autorisés que si la RVR ou une mesure ou observation précise de la visibilité est communiquée.

Note- Le RACD 21, Supplément B, donne des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.

- (f) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.
- (g) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.

8.2.2.9 RELEVÉS DU CARBURANT ET DU LUBRIFIANT

- (a) L'exploitant tient des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'Autorité de s'assurer que pour chaque vol les dispositions de la sous-section 8.2.3.4 sont respectées.
- (b) L'exploitant conserve les relevés du carburant et du lubrifiant pendant au moins trois mois.

8.2.2.10 ÉQUIPAGE

- (a) Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote qui fait fonction de pilote commandant de bord.

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

8.2.2.11 PASSAGERS

- (a) L'exploitant veille à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :
- (1) des ceintures ou des harnais de sécurité ;
 - (2) des issues de secours ;
 - (3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
 - (4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (b) L'exploitant veille à ce que les passagers soient informés de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.
- (c) L'exploitant veille à ce qu'en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.
- (d) L'exploitant veille à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution soit jugée nécessaire, tous les passagers d'un hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

8.2.2.12 SURVOL DE L'EAU

- (a) Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau en environnement hostile dans les conditions indiquées dans le RACD 07-3, soit certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer fait partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

8.2.3 PRÉPARATION DES VOLS

8.2.3.1 Aucun vol ni aucune série de vols n'est entrepris avant que ne soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

- (i) que l'hélicoptère est en état de navigabilité ;
- (ii) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement prescrits dans le RACD 07 partie 3 pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;
- (iii) qu'il est délivré une fiche de maintenance se rapportant à l'hélicoptère conformément aux dispositions de la section 8.4.1.7;
- (iv) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- (v) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
- (vi) qu'il est effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 4 peuvent être respectées au cours du vol considéré ;
- (vii) que les normes de la sous-section 8.2.3.1 ci-dessous relatives à la planification opérationnelle des vols sont appliquées.

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

8.2.3.2 Après usage, les fiches de préparation de vol sont conservées pendant trois mois par l'exploitant.

8.2.3.3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DES VOLS

- (a) Pour chaque vol ou série de vols prévus, un plan de vol exploitation est établi et approuvé par le pilote commandant de bord, et déposé auprès de l'autorité compétente. L'exploitant détermine le moyen le plus efficace de déposer le plan de vol exploitation.
- (b) Le manuel d'exploitation décrit le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

8.2.3.4 HELISTATIONS DE DEGAGEMENT

- (a) Hélistations de dégagement au décollage.
 - (1) Une hélistation de dégagement au décollage est choisie et spécifiée dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'hélistation de départ sont égales ou inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables.
 - (2) Pour qu'une hélistation soit choisie comme dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables à l'opération considérée.
- (b) Hélistations de dégagement à destination
 - (1) Pour qu'un vol soit effectué conformément en régime de vol aux instruments, au moins un dégagement à destination est spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :
 - (i) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'hélistation d'atterrissage prévue, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue prescrites par l'Autorité;
 - (ii) si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement. On détermine un point de non-retour (PNR).
 - (2) Pour qu'une hélistation soit choisie comme dégagement à destination, les renseignements disponibles devront indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables à l'opération considérée.
 - (3) S'il est prévu que les conditions à destination seront inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation, il est recommandé de choisir deux hélistations de dégagement à destination. À la première, les conditions devraient être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de destination, et à la seconde, elles doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de dégagement.

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

- (c) Lorsqu'une hélistation de dégagement en mer est spécifiée, elle l'est sous réserve des conditions suivantes :
- (1) l'hélistation de dégagement en mer est utilisée seulement après un point de non-retour (PNR). Avant le PNR, on utilise des hélistations de dégagement à terre ;
 - (2) lorsqu'il s'agit de déterminer si l'hélistation ou les hélistations de dégagement envisagé conviennent, on prend en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques ;
 - (3) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement est obtenue avant l'arrivée à l'hélistation de dégagement ;
 - (4) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plate-forme est garantie ;
 - (5) les renseignements météorologiques sont fiables et précis.

Note- Il est possible que la technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines Héli plates-formes comme hélistations de dégagement.

- (d) Ne pas utiliser d'hélistation de dégagement en mer lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Ne pas utiliser d'hélistation de dégagement en mer située en environnement hostile.

8.2.3.5 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) Un vol qui est effectué en VFR n'est entrepris que si des messages d'observations météorologiques récents ou une combinaison de messages récents et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route qui doit être parcourue en VFR, ou dans la zone prévue d'exploitation en VFR seront, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

Note- L'emploi d'un système de vision nocturne (NVIS) ou de tout autre système de vision amélioré dans le cadre d'un vol effectué selon les règles de vol à vue n'amoindrit pas l'obligation de respecter les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus.

- (b) Un vol qui est effectué en IFR n'est entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions à l'hélistation de destination ou à l'emplacement d'atterrissage prévu ou, si une hélistation de dégagement à destination est requise, à une hélistation de dégagement au moins, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minima opérationnels de cette hélistation.
- (c) Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage de dégagement, l'exploitant spécifie une gamme de valeurs appropriée qui soit acceptable pour l'Autorité, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels établis par l'exploitant pour les hélistations ou emplacements d'atterrissage concernés.
- (d) Un vol qui traverse une zone où l'on signale ou prévoit du givrage n'est entrepris que si l'hélicoptère est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

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

- (e) 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'hélicoptère 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 être enlevés afin de maintenir l'hélicoptère 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.

8.2.3.6 CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS

- (a) **Tous hélicoptères.** Un vol n'est entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il emporte une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.
- (b) Vols effectués en régime VFR. Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 8.2.3.4 (a) ci-dessus dans le cas des vols VFR sont au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :
- (1) d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol ;
 - (2) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et
 - (3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'Autorité.
- (c) Vols effectués en régime IFR. Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 8.2.3.4 (a) ci-dessus dans le cas des vols IFR sont au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :
- (1) S'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du paragraphe 8.2.3.2(b)(1), d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, puis :
 - (i) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente, à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
 - (ii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulte de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'Autorité.
 - (2) S'il y a lieu de prévoir un dégagement, d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :
 - (i) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol ;
 - (ii) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et

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

- (iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulte de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'Autorité.
- (3) Si l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage dégagement, selon les dispositions du § 8.2.3.2(b)(1) (par exemple, si la destination est isolée), l'hélicoptère emporte une quantité suffisante de carburant pour lui permettre, d'atteindre la destination prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période qui, compte tenu des conditions géographiques et environnementales, lui permet d'atterrir en sécurité.
- (d) Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au § 8.2.3.4 (a) ci-dessus tient compte au moins de ce qui suit :
- (1) conditions météorologiques prévues ;
 - (2) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;
 - (3) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;
 - (4) procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe moteur en croisière ;
 - (5) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

Note- Aucune disposition de la sous-section 8.2.3.4 n'empêche de modifier le plan de vol d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers une autre hélistation, pourvu qu'au moment où ce changement de plan est décidé, il soit possible de satisfaire aux spécifications de ladite section.

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

8.2.3.7 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC PASSAGERS A BORD OU ROTORS EN MOUVEMENT

Note -Sauf indications contraires, toutes les dispositions relatives à l'avitaillement en carburant des hélicoptères concernent les vols alimentés en carburéacteurs. Voir le 8.2.3.5 (e) pour les restrictions propres aux carburants AVGAS/carburants de large coupe.

- (a) Un hélicoptère n'est pas avitaillé en carburant, rotors arrêtés ou en mouvement, durant :
- (1) l'embarquement ou le débarquement de passagers ;
 - (2) le remplissage d'oxygène.
- (b) Durant l'avitaillement en carburant avec passagers à bord, rotors arrêtés ou en mouvement, l'hélicoptère est dûment surveillé par un personnel qualifié en nombre suffisant, prêt à lancer et à diriger l'évacuation de l'hélicoptère par les moyens les plus pratiques, sûrs et expéditifs disponibles.

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

À cette fin :

- (1) l'équipage de conduite veille à ce que les passagers sont informés des mesures à suivre en cas d'incident durant l'avitaillement ;
 - (2) une communication bilatérale constante est maintenue par le système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par d'autres moyens appropriés entre le personnel de piste supervisant l'avitaillement et le personnel compétent à bord de l'hélicoptère ;
À ce propos, la prudence s'impose dans l'usage des radiocommunications en raison des risques de courants vagabonds et de tension induite.
 - (3) durant un arrêt d'urgence, l'équipage de conduite doit veiller à ce que la zone des rotors soit libre de tout personnel ou passager non embarqué.
- (c) L'exploitant doit établir des procédures et précise les conditions dans lesquelles l'avitaillement peut s'effectuer.
- (d) Outre les exigences du § 8.2.3.7(b), les procédures opérationnelles doivent imposer les précautions minimales suivantes :
- (1) les portes de l'hélicoptère du côté avitaillement doivent rester fermées dans la mesure du possible, sauf si elles constituent les seules issues valides ;
 - (2) les portes de l'hélicoptère du côté opposé de l'avitaillement doivent rester ouvertes, si les conditions météorologiques le permettent, sauf indications contraires du RFM (rotorcraft flight manual);
 - (3) les moyens de lutte contre l'incendie à l'échelle appropriée sont disposés de façon à permettre une utilisation immédiate en cas d'incendie ;
 - (4) si la présence de vapeurs de carburant est détectée à l'intérieur de l'hélicoptère, ou si tout autre danger survient durant l'avitaillement, celui-ci est immédiatement arrêté ;
 - (5) le sol ou la surface de la plateforme sous les issues destinées à l'évacuation d'urgence est dégagé ;
 - (6) les ceintures de sécurité devraient être détachées pour faciliter une évacuation rapide ;
 - (7) avec les rotors en marche, seuls les passagers poursuivant leur vol devraient rester à bord.
- (e) Un hélicoptère n'est pas avitaillé en essence d'aviation (AVGAS), en carburant de large coupe ou avec un mélange des deux types, lorsque des passagers sont à bord.

Un hélicoptère n'est pas vidé de son carburant :

- (1) lorsque des passagers sont à bord ;
- (2) lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;
- (3) pendant le remplissage d'oxygène.

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

Note 1- Le RACD 14-Volume1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant et le Manuel des services d'aéroport Parties 1 et 8, comporte des éléments indicatifs sur les procédures d'avitaillement en carburant offrant la sécurité voulue.

Note 2- Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

8.2.3.8 RÉSERVE D'OXYGÈNE

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

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

- (a) Un vol qui est effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa n'est entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :
- (1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;
 - (2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa.
- (b) Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol n'est entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un hélicoptère est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et 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.

8.2.4 PROCÉDURES EN VOL

8.2.4.1 MINIMA OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION

- (a) Un vol n'est poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cette hélistation, ou à l'une au moins des hélistations de dégagement à destination, en respectant les minima opérationnels fixés conformément aux dispositions du § 8.2.2.8 (a).

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

- (b) Une approche aux instruments ne sera pas poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.
- (c) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère a franchi le repère de radio borne extérieure dans le cas d'une approche de précision ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'hélistation dans le cas d'une approche de non précision, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un hélicoptère ne poursuit pas son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minima opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

8.2.4.2 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

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

8.2.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

8.2.4.4 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

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

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

8.2.4.5 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au § 8.2.3.6 (b) ou 8.2.3.6 (c), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

8.2.4.6 PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS A BORD DES AÉRONEFS PRESSURISÉS EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

- (a) Prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers, prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

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

8.2.4.7 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

- (a) L'État dans lequel l'héliport est située ou l'État dont elle relève dans le cas où elle est située hors du territoire de tout État, approuve et publie une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque héliport utilisées pour des approches aux instruments.
- (b) Tous les hélicoptères exploités selon les règles de vol aux instruments se conforment aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'Autorité, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'héliport est située hors du territoire national.

8.2.4.8 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES HÉLICOPTÈRES À MOINDRE BRUIT

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les procédures de décollage et d'atterrissage tiennent compte de la nécessité de réduire le plus possible l'incidence du bruit des hélicoptères.

8.2.4.9. GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (a) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'Autorité qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.
- (b) 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 lieu où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.
- (c) 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 lieu précis, il doit estimer que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, 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 1- L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, 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.

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

Note 2- Par « lieu d'atterrissage de précaution », on entend un lieu d'atterrissage, autre que le lieu d'atterrissage prévu, où il est prévu qu'un atterrissage en sécurité s'effectue avant la consommation de la réserve finale prévue de carburant.

(d) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application de la section 8.2.3.6.

Note1- La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément à la section 8.2.3.6 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui se trouve dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage.

Note 2- L'expression « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant est peut-être consommée avant l'atterrissage.

Note 3- Le pilote doit estimer avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.

Note 4- Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit dans le RACD 10 - Volume II.

8.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

8.2.5.1 Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.

8.2.5.2 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions de la section 8.2.2.6, soient rigoureusement respectées.

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

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

8.2.5.4 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'hélicoptère.

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

8.2.5.5 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 § 8.8.4.1

Note- Aux termes de la Résolution A10-36 de la dixième session de l'Assemblée (Caracas, juin-juillet 1956), «la déclaration générale (voir 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 ».

8.2.6 FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.2.6.1 Un agent technique d'exploitation, exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols cités au § 8.2.2.1(c) :

- (a) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin ;
- (b) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signera ces plans s'il y a lieu et remettra le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
- (c) au cours du vol, fourni au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol ;

8.2.6.2 En cas d'urgence, de l'agent technique d'exploitation :

- (a) déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ; et
- (b) communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol ;

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

8.2.7 BAGAGES À MAIN

- (a) L'exploitant veille à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un hélicoptère soient rangés de façon appropriée et sûre.

8 2.8 GESTION DE LA FATIGUE

8.2.8.1 Le présent règlement est édicté aux fins de la gestion de la fatigue, il est fondé sur des principes scientifiques, des connaissances et d'expérience opérationnelle, dans le but de garantir aux membres des équipages de conduite et de cabine à s'acquitter de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

8.2.8.2 Des règles normatives concernant des limites de vol, de période de service de vol, de période de service ainsi que des exigences en matière de repos et, des règlements applicables à un système de gestion des risques de fatigue (FRMS), sont développées dans la NMO : 8.5.10.1- A du RACD 08-partie1.

8.2.8.2.1 L'exploitant met en place un système, en application du § 8.2.8.1 ci-dessus et aux fins de la gestion des risques de sécurité liés à la fatigue :

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

- (a) des limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service ainsi que des exigences en matière de repos qui respectent les règles normatives de gestion de la fatigue établies conformément à la NMO : 8.5.10.1-A ; ou
- (b) un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) pour l'ensemble de ses activités ou
- (c) un FRMS conforme aux règles établies par l'Autorité pour une partie définie de ses activités, le reste de ses activités étant conformes aux règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'Autorité.

8.2.8.2.2 Tout exploitant est tenu de respecter les règles normatives de gestion de la fatigue et a la responsabilité de gérer les risques, y compris les risques liés à la fatigue, en utilisant son système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux dispositions du RACD 19.

8.2.8.3 L'exploitant tient à jour des relevés du temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos de tous ses membres d'équipage de conduite et de cabine et les conserve pendant une période fixée par l'Autorité.

8.2.8.4 Tout exploitant est tenu de respecter les règles normatives de gestion de la fatigue dans le cadre de la fourniture d'une partie ou de l'ensemble de ses services :

- (a) fait connaître aux membres de son personnel intervenant dans la gestion de la fatigue leurs responsabilités et les principes de gestion de la fatigue ;
- (b) L'exploitant qui sollicite une dérogation, pour des circonstances exceptionnelles, doit présenter un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à la norme relative à la gestion de la fatigue.

8.2.8.5 Tout exploitant qui met en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue dans le cadre de la fourniture d'une partie ou de l'ensemble de ses services :

- (a) dispose de processus permettant d'intégrer les fonctions du FRMS avec ses autres fonctions de gestion de la sécurité ;
- (b) fixe des limites maximales de temps de vol, de période de service de vol et de période de service, et des limites minimales de période de repos ;
- (c) remplace totalement ou partiellement des règles normatives de gestion de la fatigue. ;
- (d) le FRMS approuvé, garantit un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.

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

CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

8.3.1 GÉNÉRALITÉS

8.3.1.1 Les hélicoptères sont utilisés conformément à un règlement de performances établi par l'Autorité ; ce règlement est conforme aux normes applicables du présent chapitre.

Note1- Le règlement de performances tient compte des diverses phases de vol ainsi que de l'environnement d'exploitation, pour la conduite des opérations. La NMO 8.A contient des indications destinées à aider l'Autorité à établir un règlement de performances.

Note2- En ce qui concerne le respect des règlements de performances, le Chapitre 1^{er} de la section 1 dispose que les exploitants se conforment aux lois, règlements et procédures de l'Autorité dans le territoire duquel leurs hélicoptères sont utilisés. Cette disposition est basée sur l'article 11 de la Convention.

8.3.1.2 Lorsque les conditions ne permettent pas de garantir la poursuite du vol en sécurité en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'exploitation des hélicoptères est assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée de la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.

Note- Des indications sur l'expression « tenir compte de façon appropriée » figurent dans la **NMO 8.3.1.1-A**, § 2.4.

Si l'Autorité permet des vols en IMC en classe de performances 3, ces vols sont effectués conformément aux dispositions du § 8.3.4 ci-dessous.

8.3.1.3 Pour les hélicoptères auxquels le RACD 05-1 la partie 4 ne s'applique pas en raison de l'exemption prévue par l'article 41 de la Convention, l'Autorité veille à ce que le niveau de performances prescrit à la section 8.3.2 soit atteint dans toute la mesure où il est possible de le faire.

8.3.1.4 Lorsque l'hélistation de destination ou de départ se trouve dans un environnement hostile situé en zone habitée, l'Autorité compétente de l'État dans lequel se trouve l'hélistation spécifie les exigences à satisfaire pour que l'exploitation des hélicoptères soit assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée du risque lié à une défaillance de moteur.

Note- Des indications sur l'expression « tenir compte de façon appropriée » figurent dans la **NMO 8.3.1.1-A** § 2.4.

8.3.2 HÉLICOPTÈRES DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ A ÉTÉ DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DU RACD 05-3.

8.3.2.1 Les § 8.3.2.2 à 8.3.2.7 s'appliquent aux hélicoptères auxquels les dispositions au moins équivalentes au règlement RACD 05-3, sont applicables.

Note- Les dispositions contenues dans le manuel de vol, sur les plaques indicatrices ou tout autre document indiquant les limites d'emploi approuvées selon le règlement applicable de navigabilité déterminé par l'Etat d'immatriculation pour la délivrance du certificat de navigabilité tel que stipulé au § 8.3.1.1 doivent être complétées par des spécifications nationales établies par les États contractants.

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

8.3.2.2 Le niveau de performances défini dans les parties appropriées de performances en question au § 8.4.1.1 pour les hélicoptères indiqués au § 8.3.2.1 ci-dessus est compatible avec le niveau général correspondant aux dispositions du présent chapitre.

Note- La **NMO 8.3.1.1-A** contient des éléments indicatifs qui précisent au moyen d'un exemple le niveau de performances visé par les normes et pratiques recommandées du présent chapitre.

8.3.2.3 L'hélicoptère est utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

8.3.2.4 L'Autorité prend toutes les précautions logiquement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.

8.3.2.5 Un vol n'est entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux dispositions des § 8.3.2.6 et § 8.3.2.7.

8.3.2.6 Il est tenu compte, pour l'application des normes du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'hélicoptère (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'emplacement d'exploitation, température, vent et état de la surface). Ces facteurs sont 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'hélicoptère est utilisé.

8.3.2.7 Limites de masse

Elles répondent aux critères suivants :

- (a) La masse de l'hélicoptère au début du décollage ne dépasse pas la masse pour laquelle l'hélicoptère satisfait au règlement de performances en question au § 8.4.1.1 en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, et du délestage de carburant selon qu'il convient.
- (b) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ne dépasse la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au § 8.3.2.6.
- (c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage à destination ou à tout dégageant ne dépasse la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au § 8.3.2.6.
- (d) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ou à l'heure prévue d'atterrissage à destination ou à tout dégageant ne dépasse la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique du RACD 20 - Volume I, sont respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un emplacement d'exploitation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'Autorité ou de l'autorité compétente de l'État dans lequel l'emplacement d'exploitation est situé.

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

(e) L'Autorité établit le règlement de performances en appliquant une méthode d'évaluation du risque conformément aux indications de la **NMO 8.3.1.1-A** ; lorsque l'Autorité n'applique pas de méthode d'évaluation du risque, les normes spécifiées aux au § 8.3.2.7(b), (c) et (d) s'appliquent.

(f) Phase de décollage et de montée initiale

(1) Exploitation en classe de performances 1.

En cas de panne du moteur le plus défavorable constatée au point de décision au décollage ou avant, il est possible d'interrompre le décollage et d'immobiliser l'hélicoptère dans l'aire de décollage interrompu utilisable, ou, si la panne est constatée au point de décision au décollage ou après, il est possible de poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de se conformer aux dispositions du § 8.3.2.7(c)(1),

(2) Exploitation en classe de performances 2.

En cas de panne du moteur le plus défavorable à un moment quelconque après le DPATO, il sera possible de poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de se conformer aux dispositions du § 8.3.2.7(d)(1).

Avant le DPATO, une panne du moteur le plus défavorable peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 8.3.2.1 ci-dessus s'appliquera alors.

(3) Exploitation en classe de performances 3.

À quelque point que ce soit de la trajectoire de décollage, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 8.3.2.1 ci-dessus s'applique alors.

(g) Phase de croisière : Elle est décrite pour les cas suivants :

(1) Exploitation en classes de performances 1 et 2.

En cas de panne du moteur le plus défavorable à quelque moment que ce soit de la phase de croisière, il est possible de poursuivre le vol jusqu'à un point où les conditions au § 8.3.2.7(d)(1) qui s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 1, ou du au § 8.3.2.7(d)(2), qui s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 2, peuvent être respectées, sans jamais voler au-dessous de l'altitude minimale de vol appropriée.

Note- Si la phase de croisière se déroule au-dessus d'un environnement hostile et si le temps de déroutement jusqu'à un dégagement dépasse 2 heures, l'Autorité évalue les risques liés à une panne du second moteur.

(2) Exploitation en classe de performances 3.

Tous groupes motopropulseurs en fonctionnement, il sera possible de poursuivre le vol sur la route ou jusqu'aux dégagements prévus dans le plan de vol sans jamais voler au-dessous de l'altitude minimale de vol appropriée. À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 8.4.1.2 s'applique alors.

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

(h) Phase d'approche et d'atterrissage : Elle est décrite pour les cas suivants :

(1) Exploitation en classe de performances 1.

En cas de panne du moteur le plus défavorable constatée à quelque moment que ce soit de la phase d'approche et d'atterrissage mais avant le point de décision à l'atterrissage, il est possible, à destination et à tout décollage, après avoir franchi tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable ou d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à celle qui est spécifiée au § 8.3.2.7(b)(1) Si la panne se produit après le point de décision à l'atterrissage, il est possible d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable.

(2) Exploitation en classe de performances 2.

En cas de panne du moteur le plus défavorable avant le DPBL, il est possible, à destination et à tout décollage, après avoir franchi tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, soit d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable, soit d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à celle qui est spécifiée au § 8.3.2.7(b)(2). Après le DPBL, une panne de moteur peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 8.4.1.2 s'applique alors.

(3) Exploitation en classe de performances 3.

À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 8.4.1.2 s'applique alors.

8.3.3 DONNÉES SUR LES OBSTACLES

(a) L'exploitant doit utiliser les données disponibles sur les obstacles pour élaborer des procédures qui permettent de respecter les phases de décollage, de montée initiale, d'approche et d'atterrissage décrites dans le règlement de performances établi par l'Autorité.

8.3.4 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 EN IMC, SAUF LES VOLS VFR SPÉCIAUX

8.3.4.1 Des vols en classe de performances 3 en IMC ne sont effectués qu'au-dessus de surfaces acceptables pour l'Autorité sur le territoire de la R.D. Congo.

8.3.4.2 Lorsqu'elle approuve des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, l'Autorité s'assure que les hélicoptères sont certifiés pour l'exploitation en régime IFR et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions des RACD 08 partie 3 et 05 partie 1 est garanti par :

- (i) la fiabilité du moteur ;
- (ii) les procédures de maintenance, les méthodes d'exploitation et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;
- (iii) l'équipement et les autres éléments exigés par la **NMO 8.4.1.4-A**.

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

Note- La **NMO 8.4.1.4-A** contient des indications sur les spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 dans des conditions IMC.

8.3.4.3 Les exploitants qui utilisent des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC doivent mettre en place un programme de suivi des tendances des moteurs et emploient les instruments, systèmes et procédures d'utilisation/de maintenance de moteur et d'hélicoptère recommandés par les constructeurs pour suivre l'état de fonctionnement des moteurs.

8.3.4.4 Pour réduire au minimum les défaillances mécaniques, les hélicoptères exploités en IMC en classe de performances 3 utilisent un contrôle d'état pour les vibrations de la chaîne de transmission arrière.

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

CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

8.4.1. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

8.4.1.1 L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprend les membres d'équipage de conduite qui sont nécessaires suivant le type de l'hélicoptère utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

8.4.1.2 L'équipage de conduite comprend au moins une personne qui a reçu de l'État d'immatriculation, l'autorisation de manipuler l'appareillage d'émission radio qui est utilisé.

Note- Certains Etats ont cessé de délivrer des licences radio, mais en RDC il faut avoir une qualification RT sur la licence.

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

8.4.2.1 Pour chaque type d'hélicoptère, l'exploitant indique à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant comporte un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y est prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'emport est prescrit et des exercices d'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

8.4.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

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

- prévoit des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il est déterminé par l'Autorité ;
- comprend un stage d'entraînement au sol et en vol approprié au type ou aux types d'hélicoptères à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions ;
- porte sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprend des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant l'installation moteur, la transmission, le rotor, la cellule ou les systèmes de l'hélicoptère ;
- porte également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, sur les procédures applicables à l'environnement dans lequel l'hélicoptère est exploité ;

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

- (e) garantit que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence.
- (f) porte sur les connaissances et les aptitudes relatives à l'utilisation en exploitation des systèmes de visualisation tête haute et/ou des systèmes de vision améliorée des hélicoptères qui en sont équipés ;
- (g) est donné à intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité, et comprend une évaluation de compétence.

Note1- La section 8.2.2.5 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Note2- L'instruction en vol est donnée, dans la mesure où l'Autorité le juge bon, sur un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cet effet.

Note3- Le programme du stage à intervalles réguliers prévu par les dispositions des sections 8.4.2 et 8.4.3 peut varier et n'est pas nécessairement aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'hélicoptère déterminé.

Note4- Dans la mesure où l'Autorité juge que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol peut se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.

Note5- Les dispositions qui régissent la formation dans le domaine du transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACD 15-1.

Note6- On trouve des éléments indicatifs qui permettent de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

Note7- On trouve des éléments indicatifs qui permettent de concevoir des programmes de formation pour les membres d'équipage de conduite dans le manuel de formation basée sur des données probantes.

8.4.3.2 La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'hélicoptère est considérée comme satisfaite :

- (a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'Autorité, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par elle à cette fin ;
- (b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié à la sous-section 8.4.4.4 pour ce type d'hélicoptère.

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

8.4.4 QUALIFICATIONS

Note- Des indications de caractère général sur la qualification par différence, les vols sur plus d'un type ou d'une variante d'aéronef et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration d'un système national de délivrance des licences du personnel.

8.4.4.1 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ET DU COPILOTE

- (a) L'exploitant ne confie pas le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'hélicoptère à un pilote commandant de bord ou 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'hélicoptère ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.
- (b) Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'hélicoptère ou différents types d'hélicoptère ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du § 8.4.4.1(a) pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère soient combinées.

8.4.4.2 PILOTE COMMANDANT DE BORD — QUALIFICATION OPERATIONNELLE.

- (a) L'exploitant n'affecte pas comme pilote commandant de bord d'un hélicoptère un pilote qui ne possède pas la qualification requise pour l'opération envisagée tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées aux § 8.4.4.2(b) et (c).
- (b) Le pilote démontre à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :
 - (1) de l'opération à effectuer ; ces connaissances portent notamment sur :
 - (i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
 - (ii) les conditions météorologiques saisonnières ;
 - (iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne ;
 - (iv) les procédures de recherches et de sauvetage ;
 - (v) les installations et procédures de navigation de la route ou de la région de vol ;
 - (2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et des zones à forte densité de circulation, des obstacles, de la topographie, du balisage lumineux, des aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments et des minima opérationnels applicables.

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

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

- (c) Le pilote commandant de bord a effectué un vol représentatif de l'opération qu'il est appelé à exécuter, qui comprend un atterrissage à une hélistation typique en tant que membre de l'équipage de conduite, et en présence d'un pilote qualifié pour l'opération en question :
- (d) L'exploitant consigne, d'une manière satisfaisante pour l'Autorité, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification est acquise.
- (e) L'exploitant ne continue pas à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'Autorité si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un vol représentatif de l'opération en question en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait effectué de vol représentatif, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord pour l'opération considérée, se qualifier conformément aux dispositions des § 8.4.4.2 (b) et (c) ci-dessus.

8.4.4.3 CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DES PILOTES

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

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

- (b) Quand un exploitant affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type d'hélicoptère ou à différents types d'hélicoptère ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'Autorité décide des conditions auxquelles les spécifications du § 8.4.4.4(a) pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

8.4.5 ÉQUIPEMENT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs a à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

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

CHAPITRE 5 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.5.1 Lorsque l'Autorité exige que les agents techniques d'exploitation employés dans le cadre de méthodes approuvées de contrôle et de supervision des vols soient titulaires d'une licence, cette licence est délivrée conformément aux dispositions du RACD 02

8.5.2 Lorsqu'il accepte une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation, l'Autorité, conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols, exige que les personnes qui en sont titulaires répondent au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont spécifiées dans le RACD 02

8.5.3 Un agent technique d'exploitation ne reçoit une affectation que s'il a :

- (a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée en 8.2.2.1(c) du présent règlement.
- (b) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification dans un hélicoptère au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'hélistations possible ;

Note- Lors du vol de qualification, l'agent technique d'exploitation doit être en mesure de surveiller de près le système d'intercommunication et les radiocommunications de l'équipage de conduite et d'observer les actions de l'équipage de conduite.

- (c) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :
 - (1) la teneur du manuel d'exploitation décrit à la **NMO 9.3.1.2** du RACD 09-partie 2 ;
 - (2) l'équipement radio des hélicoptères utilisés ;
 - (3) l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;
- (d) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols :
 - (1) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques;
 - (2) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des hélicoptères utilisés ;
 - (3) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
 - (4) instructions relatives au chargement des hélicoptères ;
- (e) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;

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

(f) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées en § 8.2.6.

8.5.4 Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation se maintien au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.

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

8.5.5 Qu'aucun agent technique d'exploitation ne reprenne son service s'il en est resté éloigné 12 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions du § 8.5.3.

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

CHAPITRE 6 : ÉQUIPAGE DE CABINE

8.6.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

- (a) L'exploitant détermine, avec l'approbation de l'Autorité et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine, qui ne sera pas inférieur à l'effectif minimal établi dans le cadre de la certification, nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui sont exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence.

L'exploitant attribue ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

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

- (a) 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.

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

8.6.3 FORMATION

- (a) L'exploitant établit et tient à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité, qui est suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine suivent chaque année un programme de formation. L'exploitant veille, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :
- (1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;
 - (2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousse de premiers soins et de prévention universelle, et les défibrillateurs externes automatisés ;
 - (3) si elle est en service dans des hélicoptères volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des hélicoptères pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
 - (4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;

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

- (5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers.
- (6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Note1- Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans le RACD 15 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ainsi que dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Note2- On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances en matière de performances humaines et de coordination des équipages dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains.

8.6.4 TEMPS DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

- (b) L'État de l'exploitant établira des règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres de l'équipage de cabine.

Note- Des éléments indicatifs sur la détermination des limites figurent à la **NMO 8.3.1.1-A**.

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

CHAPITRE 7 : SÛRETÉ

8.7.1 LISTE TYPE DES OPÉRATIONS DE FOUILLE DE L'HÉLICOPTÈRE

L'exploitant veille à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage. Cette liste est fondée sur des éléments indicatifs concernant la marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect.

8.7.2 PROGRAMMES DE FORMATION

8.7.2.1 L'exploitant institue et applique un programme de formation qui permette aux membres d'équipage de réagir de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite.

8.7.2.2 L'exploitant institue et applique aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés appropriés des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par hélicoptère pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

8.7.3 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

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

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

SECTION III : AVIATION GÉNÉRALE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE

RACD 08 : EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 3 : Vols domestiques et internationaux - hélicoptères

AVIATION GÉNÉRALE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE

Le présent règlement est disponible en version électronique et sur le site de l'AAC/RDC www.aacrdc.org

« Documentation non maîtrisée après impression ou téléchargement »

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

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS

Note1- La Convention relative à l'aviation civile internationale prescrit des fonctions que l'État 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'État 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 État. Dans la même Résolution, elle a aussi reconnu que tant que l'article 83 bis ne sera pas en vigueur, la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'Autorité 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'État d'immatriculation délègue à l'État de l'exploitant, par accord avec cet État, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'État d'immatriculation mais que l'Autorité 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'État d'immatriculation, ni les droits ou obligations des États tiers.

L'article 83 bis étant entré en vigueur le 20 juin 1997, les arrangements de transfert porteront effet à l'égard des États contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant lorsque les conditions fixées dans l'article 83 bis auront été remplies.

Note2- Lorsque des services domestiques et internationaux sont assurés au moyen d'hélicoptères qui ne sont pas tous immatriculés au Congo, aucune des dispositions de cette section III ne s'oppose à ce que l'Etat du Congo exerce conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

8.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

8.1.1.1 Le pilote commandant de bord se conforme aux lois, règlements et procédures de l'Autorité.

L'État d'immatriculation peut imposer des mesures plus restrictives, à condition qu'elles ne soient pas en contravention des dispositions du paragraphe (8.1.1.1) ci-dessus.

Les règlements régissant le survol de la haute mer figurent dans le RACD 18-1.

8.1.1.2 Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.

8.1.1.3 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des 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 rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de

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

bord adressera également une copie du rapport dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'État d'immatriculation.

8.1.1.4 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'hélicoptère ou à d'autres biens.

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

8.1.1.5 Le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage des régions qu'il est appelé à survoler.

8.1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

Note1- Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACD 15.

Note2- L'article 35 de la Convention prévoit certaines restrictions concernant la cargaison.

8.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Note- Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans la section 2.6.1.6 du RACD 02, et dans le RACD 18 -2 point 18.2.5

8.1.4 APPROBATIONS PARTICULIERES

8.1.4.1 Le pilote commandant de bord n'effectue pas un vol pour lequel une approbation particulière est exigée si cette approbation n'a pas été délivrée par l'État d'immatriculation. Les approbations particulières suivent le modèle présenté à la **NMO 8.1.1.5** et contiennent au moins les renseignements qui y figurent.

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

CHAPITRE 2 : PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.2.1 SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

- (a) Le pilote commandant de bord n'entreprend un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les aires et les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'hélicoptère sont satisfaisants, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation.

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.

8.2.2 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION OU D'EMPLACEMENT D'ATTERRISSAGE

8.2.2.1 Le pilote commandant de bord établit des minimums opérationnels compatibles avec les critères spécifiés par l'État d'immatriculation pour chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage utilisé dans les opérations. Ces minimums ne sont pas inférieurs à ceux qui sont établis par l'Autorité, à moins d'être expressément approuvés par elle.

Note- Cette norme n'exige pas que l'Autorité établisse des minimums opérationnels.

- (a) L'État d'immatriculation pourra approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec des hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatiques, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations seront 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 (§ 8.2.1.6(b), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;
- (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- Le § 7.2.1.16 du RACD 07 partie 3 et le Manuel d'exploitation tous temps contiennent des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, 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 aux documents de la RTCA.

Note 4- Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point

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

aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

8.2.3. CONSIGNES

8.2.3.1 Le pilote commandant de bord veille à ce que l'équipage et les passagers soient mis au courant, au moyen d'un exposé verbal ou d'une autre façon, de l'emplacement et du mode d'emploi :

- (a) des ceintures ou des harnais de sécurité; et, selon le cas,
- (b) des issues de secours;
- (c) des gilets de sauvetage;
- (d) de l'équipement d'alimentation en oxygène;
- (e) 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.

8.2.3.2 Le pilote commandant de bord veille à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

8.2.4 APTITUDE AU VOL DE L'HÉLICOPTÈRE ET MESURES DE SÉCURITÉ

Aucun vol n'est entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :

- (a) que l'hélicoptère est apte au vol, dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord;
- (b) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues;
- (c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 8.4;
- (d) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
- (e) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité;
- (f) que les limites d'emploi de l'hélicoptère, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

8.2.5 OBSERVATIONS ET PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend 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 selon les règles de vol aux instruments comprend :

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

Note- Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RACD 18-2 — Règles de l'air

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

8.2.6 LIMITES IMPOSÉES PAR LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

8.2.6.1 VOL EN REGIME VFR

À l'exception des vols de caractère purement local effectués en conditions météorologiques de vol à vue, un vol qui doit être effectué en VFR ne sera entrepris que si des observations météorologiques récentes, ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue en VFR seront, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

8.2.6.2 VOL EFFECTUÉ EN REGIME IFR

- (a) Cas où il faut prévoir une hélistation de dégagement. Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'hélistation d'atterrissage prévue et à une hélistation de dégagement au moins, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minima opérationnels de cette hélistation.

Note- Il est d'usage dans certains États de spécifier, aux fins de la planification du vol, des minima plus élevés pour une hélistation utilisée comme dégagement que pour cette même hélistation lorsqu'elle est utilisée comme hélistation d'atterrissage prévue.

- (b) Cas où il n'y a pas à prévoir une hélistation de dégagement. Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments sans qu'il y ait à prévoir d'hélistation de dégagement ne doit être entrepris que si les renseignements météorologiques disponibles indiquent que, à partir de deux heures avant l'heure d'arrivée prévue ou à partir de l'heure effective de départ, si cette dernière est plus rapprochée de l'heure d'arrivée et jusqu'à deux heures après l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques ci-après existent à l'arrivée :

- (1) base des nuages à 120 m (400 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;
- (2) visibilité dépassant de 1,5 km au moins la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

Note- Il convient de considérer ces chiffres comme des valeurs minimales lorsqu'ils sont associés à une veille météorologique fiable et continue. S'il s'agit d'une prévision du type « prévision de zone », il convient de les augmenter en conséquence.

8.2.6.3 MINIMA OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION

- (a) Un vol n'est poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements météorologiques les plus récents indiquent que les conditions météorologiques à cette hélistation ou à l'une au moins des hélistations de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minima opérationnels spécifiés pour ces hélistations.
- (b) Une approche aux instruments ne sera pas poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.

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

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

8.2.6.4 VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

- (a) Un vol qui traverse une zone où l'on signale ou prévoit du givrage n'est entrepris que si l'hélicoptère est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

8.2.7 HÉLISTATIONS DE DÉGAGEMENT

8.2.7.1 Pour effectuer un vol selon le régime IFR, au moins une hélistation ou un emplacement d'atterrissage de dégagement est spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :

- (a) si les conditions météorologiques sont celles qui sont indiquées au paragraphe 8.2.1.6.2 (b), ou si
- (b) les conditions suivantes sont réunies :
- (1) l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu est isolé et l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement ;
 - (2) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissage prévue qui est isolée ; et
 - (3) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

8.2.7.2 Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserve des conditions suivantes :

- (a) ces dégagements en mer sont utilisés seulement après avoir passé un point de non-retour (PNR). Avant le PNR, on utilisera des dégagements à terre ;
- (b) lorsqu'il s'agit de déterminer si le dégagement envisagé convient, on prend en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques ;
- (c) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement sera obtenue avant l'arrivée au dégagement ;
- (d) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plate-forme est garantie ; et
- (e) les renseignements météorologiques sont fiables et précis.

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

Note- Il est possible que la technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.

8.2.7.3 Ne pas utiliser de dégagements en mer lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Ne pas utiliser également de dégagement en mer situé en environnement hostile.

8.2.8 CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS

8.2.8.1 TOUS HÉLICOPTÈRES.

Un vol n'est entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il emporte une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.

8.2.8.2 VOLS EN REGIME VFR.

Le carburant et le lubrifiant emportés pour satisfaire aux dispositions du §8.2.8.1 ci-dessus dans le cas des vols VFR sont au moins suffisants pour permettre à l'hélicoptère :

- (1) d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol ;
- (2) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et
- (3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus, fixée par l'Autorité et spécifiée dans son règlement.

8.2.8.3 VOLS EFFECTUÉS EN REGIME IFR.

Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions du § 8.2.8.1 ci-dessus dans le cas des vols IFR permettent à l'hélicoptère :

- (a) Lorsqu'il n'y a pas lieu de prévoir d'hélistation de dégagement, selon les dispositions du § 8.2.8.2(b), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :
 - (1) d'avoir une réserve de carburant finale pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination ou de l'emplacement d'atterrissage, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
 - (2) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

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

- (b) Lorsqu'il faut prévoir une hélistation de dégagement, selon les dispositions du § 8.2.8.2(a), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :
- (1) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y exécuter une approche ;
 - (2) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et
 - (3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.
- (c) Si l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement, (c.-à-d. si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement) d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période spécifiée par l'Autorité.

8.2.8.4 LE CALCUL DES RÉSERVES DE CARBURANT ET DE LUBRIFIANT

- (a) Le calcul de carburant et de lubrifiant exigées au § 8.2.8.1 tient compte au moins de ce qui suit :
- (1) conditions météorologiques prévues ;
 - (2) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;
 - (3) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz;
 - (4) procédures prescrites pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe motopropulseur en croisière;
 - (5) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

Note- Aucune disposition de la section 8.2.8 n'empêche de modifier le plan de vol d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers une autre hélistation, pourvu qu'au moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ladite section.

8.2.8.5 UTILISATION DE CARBURANT APRÈS LE COMMENCEMENT DU VOL

- (a) 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.

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

8.2.9 GESTION DU CARBURANT EN VOL

8.2.9.1 Le pilote commandant de bord surveille 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 lieu où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.

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

8.2.9.2 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 lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, 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 1- L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, 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.

Note 2- Par « lieu d'atterrissage de précaution », on entend un lieu d'atterrissage, autre que le lieu d'atterrissage prévu, où il est prévu qu'un atterrissage en sécurité pourra être effectué avant la consommation de la réserve finale prévue de carburant.

8.2.9.3 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 au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application du § 8.2.8.

Note 1- La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 8.2.8 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage.

L'expression « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut-être consommée avant l'atterrissage.

Note 2- Le pilote estime avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.

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

Note 3- Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RACD 10 vol 2 § 10.5.3.2(a)(1).

8.2.10 RÉSERVE D'OXYGÈNE

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

Pression absolue	en mètres	en pieds
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000

8.2.10.1 Un vol effectué à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa n'est entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

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

8.2.10.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol n'est entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage, ainsi qu'une certaine proportion des passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

8.2.11 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

- (a) 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 aux § 8.2.1.10 (a) ou 8.2.1.10 (b), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

8.2.12 INSTRUCTIONS EN CAS D'URGENCE EN VOL

- (a) En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord veille à ce que tous les occupants reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

8.2.13 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES PAR LES PILOTES

- (a) Les conditions météorologiques susceptibles de mettre en danger la sécurité d'autres aéronefs sont signalées dès que possible.

8.2.14 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

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

8.2.15 APTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Le pilote commandant de bord veille 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, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques ;
 - (3) ne se poursuive pas au-delà de l'héliport d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

8.2.16 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

8.2.16.1 DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

- (a) Chaque membre de l'équipage de conduite en service dans le poste de pilotage est à son poste.

8.2.16.2 CROISIÈRE

- (a) Chaque membre de l'équipage de conduite en service dans le poste de pilotage demeure à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.

8.2.16.3 CEINTURES DE SÉCURITÉ

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

8.2.16.4 HARNAIS DE SÉCURITÉ

- (a) 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 reste bouclée.

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

8.2.17 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

8.2.17.1 L'Autorité ou l'État dont l'héliport relève si elle est située hors du territoire national, approuve et publie une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments, pour chaque aire d'approche finale et de décollage ou héliport utilisées pour des approches aux instruments

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

8.2.17.2 Tous les hélicoptères exploités selon les règles de vol aux instruments se conforment aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'Autorité.

Note- Voir la section II, Chapitre 2, paragraphe 8.2.2.8 (c), pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

8.2.18 INSTRUCTION DU PERSONNEL — GÉNÉRALITÉS

- (a) Un rotor d'hélicoptère ne doit pas être mis en rotation au moteur en vue d'un vol s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes.

8.2.19 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS À BORD OU AVEC DES ROTORS EN MOUVEMENT

8.2.19.1 Un hélicoptère n'est avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, ou pendant que le rotor tourne, 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'hélicoptère en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

8.2.19.2 Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au paragraphe (a) ci-dessus.

Note1- Le RACD 14 - Volume 1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant et le Manuel des services d'aéroport 1^{ère} et 8^{ème} Parties, comporte des éléments indicatifs sur les procédures d'avitaillement en carburant offrant la sécurité voulue.

Note2- Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation ou lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

8.2.20 SURVOL DE L'EAU

- (a) Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau situé en environnement hostile dans les conditions indiquées au RACD 07-partie 3 § 7.3.2.1.4 est certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer fait partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

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

CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

8.3.1 L'hélicoptère est utilisé :

- (a) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé ;
- (b) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation ;
- (c) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RACD 20, Volume I, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour une hélistation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'Autorité de l'État dans lequel l'hélistation est située.

8.3.2 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'État d'immatriculation a prescrit l'affichage, sont disposées à bord de l'hélicoptère.

Note- Les dispositions du RACD 05-3 s'appliquent à tous les hélicoptères qui sont destinés au transport domestique et international de passagers, de marchandises ou de poste.

8.3.3 Lorsque les hélicoptères sont exploités à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, les autorités nationales compétentes prendront toutes les précautions nécessaires pour maîtriser le risque lié à une défaillance de moteur.

Note- Des indications à ce sujet figurent dans la **NMO 8.3.1.1- A**, § 2.4.

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

CHAPITRE 4 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

8.4.1 QUALIFICATIONS

- (a) Le pilote commandant de bord s'assure que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite sont bien émises ou validées par l'Autorité, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité.
Il s'assure en outre que les membres de l'équipage de conduite font le nécessaire pour maintenir leur compétence.

8.4.2 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'équipage de conduite ne peut pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

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

RACD 08 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 3 Vols domestiques et Internationaux - hélicoptères

Normes de mise en œuvre

RACD 08 : EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Partie 3 : Vols domestiques et internationaux - hélicoptères

Normes de mise en œuvre

Le présent règlement est disponible en version électronique et sur le site de l'AAC/RDC www.aacrdc.org

« Documentation non maîtrisée après impression ou téléchargement »

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

NMO : 8.1.1.5 APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

1. OBJET ET PORTEE

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

Note : Lorsque les opérations à effectuer nécessitent une approbation particulière, une copie du ou des documents doit se trouver à bord (voir RACD 07-partie 3 chapitre Equipement, Instruments de bord et documents de vol des hélicoptères § 7.4.1.3(a))

2. APPROBATION PARTICULIÈRE

AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ET COORDONNÉES DU CONTACT ¹					
Autorité de délivrance ¹ : _____					
Adresse : _____					
Signature : _____ Date ² : _____					
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____					
PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT					
Nom ³ : _____ Adresse : _____					
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____					
Modèle ⁴ d'aéronef et marques d'immatriculation :					
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION⁵	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 AF l'exploitation PBN ⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁹		
Autre ¹⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Notes.

1. Nom de l'autorité de l'aviation civile et coordonnées du contact, y compris code téléphonique du pays et adresse électronique, si une est disponible.

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

2. Date de délivrance de l'approbation particulière (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité
3. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant.
4. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère. La taxonomie CAST/OACI figure sur le site <http://www.intlaviationstandards.org/>.
5. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
6. 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.
7. RVR minimale approuvée pour le décollage, en mètres. On peut utiliser une ligne par approbation si différentes approbations ont été délivrées.
8. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
9. Navigation fondée sur les performances (PBN) : on utilise une ligne pour chaque approbation de spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Description ».
10. D'autres approbations ou données particulières peuvent figurer ici, 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 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	2 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 02 :18 /04/2018

NMO : 8.1.1.6 SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

1. INTRODUCTION

1.1 La présente NMO donne des orientations sur la création et l'organisation par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols. La création d'un système de documents sur la sécurité des vols est un processus complet, et tout changement apporté à l'un quelconque des documents qui le composent peut avoir une incidence sur l'ensemble du système. L'Autorité et l'industrie mettent à la disposition des exploitants des lignes directrices concernant l'élaboration des documents d'exploitation. Néanmoins, l'usage optimal de ces lignes directrices n'est pas toujours facile pour les exploitants, puisqu'elles sont réparties dans différentes publications.

1.2 En outre, les lignes directrices sur l'élaboration des documents d'exploitation mettent souvent l'accent sur un seul aspect de la conception des documents, par exemple la présentation visuelle et la typographie, et portent rarement sur l'ensemble du processus. Il importe que les documents d'exploitation soient cohérents entre eux et qu'ils soient conformes aux règlements, aux exigences des constructeurs et aux principes relatifs aux facteurs humains. Il est également indispensable que les dispositions intéressant les différents services ne se contredisent pas et soient appliquées de façon uniforme. Par conséquent, il faut adopter une démarche intégrée, dans laquelle les documents d'exploitation sont considérés comme un système complet.

1.3 Les lignes directrices de la présente NMO portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application de la Section II, Chapitre 1, paragraphe 8.1.3.6.

Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

2. ORGANISATION

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols est organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols sont regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

- (a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- (b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;
- (c) renseignements d'usage fréquent ;
- (d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
- (e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

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

2.3 Les renseignements d'urgence critique figurent au début des documents sur la sécurité des vols et sont facilement repérables.

2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent sont présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

3. VALIDATION

Le système de documents sur la sécurité des vols est validé avant d'être mis en place, et ce dans des conditions réalistes. La validation porte sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité.

Le processus de validation est également porté sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

4. CONCEPTION

4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols est uniforme, et les objets et actions habituels sont désignés par des termes d'usage courant.

4.2 Les documents d'exploitation comprennent un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique est mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents sont définis.

4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols ont une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols comprend un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

8.2 Le système de documents sur la sécurité des vols est conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

5. MISE EN PLACE

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance comprend un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6. AMENDEMENT

6.1 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la

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

liste soit limitative) l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Note- Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci veillent à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux de l'Autorité.

6.2 Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

- (a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
- (b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
- (c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
- (d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
- (e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Note - Les exploitants doivent s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols est révisé :

- (a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
- (b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
- (c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
- (d) après une modification des règlements de sécurité.

6.4 Les exploitants doivent se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes sont modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Note- Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

6.5 Les renseignements nouveaux sont examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux est complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi comprend une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

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

NMO : 8.2.2.1- A. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 L'AOC et les spécifications d'exploitation connexes applicables à chaque type d'aéronef comprennent au moins les renseignements spécifiés aux § 2 et 3 et suivent une présentation graphique normalisée.

1.2 Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes définissent les opérations que l'exploitant est autorisé à effectuer.

Note : La NMO 8.2.2.1-B, § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.

2. MODÈLE D'AOC

Note : La Section II, Chapitre 2 § 7.2.1.1 (b) du RACD 07 partie 3 dispose qu'une copie authentifiée de l'AOC doit être emportée à bord.

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE		
1	ÉTAT DE L'EXPLOITANT ²	1
	AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE	
AOC no ⁴ : Date d'expiration ⁵ :	NOM DE L'EXPLOITANT ⁶ s/n Nom commercial ⁷ : Adresse de l'exploitant ⁸ : Téléphone ⁹ : Fax : Courriel :	POINTS DE CONTACT OPÉRATIONNELS ¹⁰ Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans _____ ¹¹ .
Le présent document atteste que _____ ¹² a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et à (aux) _____ ¹³ .		
Date de délivrance ¹⁴	Nom et signature ¹⁵ : Fonction :	

Notes :

- À l'usage de l'Autorité.
- Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.
- Remplacer par le nom de l'autorité de délivrance de l'État de l'exploitant.
- Numéro AOC unique, attribué par l'Autorité.

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

5. Date après laquelle l'AOC cesse d'être valide (jj-mm-aaaa).
6. Remplacer par le nom officiel de l'exploitant.
7. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent du nom de l'exploitant. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
8. Adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant.
9. Numéros de téléphone et de fax du siège principal d'exploitation de l'exploitant, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
10. Les coordonnées comprennent les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.
11. Référence exacte de l'endroit (paragraphe ou page) du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées. Ex. : « Les coordonnées figurent dans le Manuel d'exploitation, Généralités, Chapitre 1, paragraphe 1.1 », ou « ... figurent dans les Spécifications d'exploitation, page 1 », ou « ... figurent dans la pièce jointe au présent document ».
12. Nom officiel de l'exploitant.
13. Références des règlements applicables de l'aviation civile.
14. Date de délivrance de l'AOC (jj-mm-aaaa).
15. Fonction, nom et signature du représentant de l'autorité. De plus, un cachet officiel peut être apposé sur l'AOC.

3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

Le Chapitre 2 § 7.2.1.1 (b) du RACD 07 partie 3 Section II dispose qu'une copie des spécifications d'exploitation indiquées dans la présente section doit être emportée à bord.

3.1 Pour chaque type d'hélicoptère de la flotte de l'exploitant, identifié par la marque, le modèle et la série de l'hélicoptère, la liste suivante d'autorisations, de conditions et de restrictions est fournie : coordonnées de l'autorité de délivrance, nom de l'exploitant, numéro et date de délivrance de l'AOC, signature du représentant de l'autorité, type d'aéronef, types et zones d'exploitation, restrictions et autorisations spéciales.

Les types d'hélicoptère visés par des autorisations et des restrictions identiques peuvent faire l'objet d'une même liste.

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation, dont il est question au Chapitre 2, §8.2.2.1(f), est la suivante :

La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

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

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION				
(Sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)				
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹				
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
AOC n ^o 2 : _____ Nom de l'exploitant ³ : _____ Date ⁴ : _____ Signature : _____				
AOC no ² : _____ s/n Nom commercial: _____				
Type d'aéronef ⁵ : _____				
Types d'exploitation : Transport aérien commercial <input type="checkbox"/> Passagers <input type="checkbox"/> Fret <input type="checkbox"/> Autre ⁶ : _____				
Zones d'exploitation ⁷ : _____				
Restrictions spéciales ⁸ :				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : _____ RVR: _____ m DH: _____ ft	
Décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : _____ m	
Crédit(s) opérationnel(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Maintien de la navigabilité	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	¹⁴	
EFB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	¹⁵	
Autres ¹⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Notes.

1. Numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
2. Numéro de l'AOC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant et nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. :

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

Bell-47G-3, SIKORSKY-S55). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.

6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Opération d'approche aux instruments de type A ou de type B applicable (CAT I, II etc.). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds.

On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
13. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque autorisation approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne Description.
14. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'hélicoptère et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).
15. Énumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables.
16. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne par autorisation (p. ex. autorisation d'approche spéciale, opérations spéciales, spécification de la ou des classes de performance dans lesquelles l'aéronef peut être exploité, etc.).

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

NMO : 8.2.2.1-B CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 INTRODUCTION

La présente NMO contient des éléments indicatifs sur les mesures requises par l'Autorité au sujet des spécifications du Chapitre 2, § 8.2.2.1, relatives à la certification des exploitants, notamment sur la façon d'appliquer et d'enregistrer ces mesures.

1.2 CERTIFICATION PREALABLE REQUISE

Conformément à la norme 8.2.2.1 (c), la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne (AOC) dépend de ce que l'exploitant aura démontré que son organisation et ses méthodes en matière de formation, d'exploitation aérienne et de maintenance sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés. Avant la délivrance initiale d'un AOC ou l'addition d'une autorisation à un AOC, l'Autorité, dans le cadre du processus de certification, évalue chaque exploitant et établit qu'il est capable d'exécuter les vols en toute sécurité.

1.3 PRATIQUES DE CERTIFICATION NORMALISEES

Conformément à la norme 8.2.2.1 (h), l'Autorité établit un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. L'Autorité élabore des politiques et des procédures lui permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si l'Autorité élabore ses pratiques de certification sans se concerter avec d'autres Etats, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

2.1 APPROBATIONS ET ACCEPTATIONS

2.1.1 Le processus de certification et de surveillance continue des exploitants comprend les actions entreprises par l'Autorité sur les questions qui lui sont soumises pour examen. Ces actions sont classées en approbations et en acceptations selon la réponse donnée par l'Autorité.

2.1.2 Une approbation est une réponse explicite de l'Autorité à une question qui lui est soumise pour examen. Elle traduit une constatation ou une détermination de conformité avec les normes applicables. L'approbation est attestée par la signature du fonctionnaire habilité à accorder l'approbation, par la délivrance d'un document ou d'un certificat ou par toute autre mesure officielle prise par l'Autorité.

2.1.3 Une acceptation n'exige pas nécessairement que l'Autorité donne une réponse explicite à une question qui lui est soumise pour examen. L'Autorité peut accepter la conformité d'une question avec les normes applicables en ne rejetant pas expressément tout ou partie de la question à l'étude, normalement après un délai déterminé suivant la date de soumission de la question.

2.1.4 L'expression « approuvé par l'Autorité » ou des expressions semblables renfermant le terme « approbation » sont fréquentes dans la présente Partie 3, Section II. Les dispositions indiquant un examen et dénotant une approbation ou du moins une « acceptation » par l'Autorité sont plus

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

fréquentes encore. La Partie 3, Section II, contient en outre de nombreux renvois à des spécifications qui, au minimum, créent la nécessité pour l'Autorité de procéder au moins à un examen technique. La présente norme regroupe et décrit brièvement les normes applicables pour que l'Autorité puisse les consulter facilement.

2.1.5 L'Autorité fait ou organise une évaluation technique de la sécurité avant de donner une approbation ou une acceptation. L'évaluation :

- (a) est réalisée par une personne ayant les qualifications requises pour effectuer cette évaluation ;
- (b) est conforme à une méthode écrite et normalisée ;
- (c) lorsque c'est nécessaire pour la sécurité, comprend une démonstration pratique de la capacité réelle de l'exploitant de conduire une telle exploitation.

2.2 DEMONSTRATIONS AVANT LA DELIVRANCE DE CERTAINES APPROBATIONS

2.2.1 Conformément à la norme 8.2.2.1 (c), l'Autorité exige de l'exploitant, avant de lui accorder la certification, qu'il effectue un nombre suffisant de démonstrations pour permettre à l'Autorité de déterminer si l'exploitant a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien. Ces démonstrations s'ajoutent à l'examen ou aux inspections des manuels, des dossiers, des installations et de l'équipement. Certaines approbations requises par la Partie III, Section II, comme l'approbation des opérations de catégorie III, ont d'importantes incidences sur la sécurité et sont validées par des démonstrations avant qu'elles ne soient accordées par l'Autorité.

2.2.2 Même si la méthode employée et l'ampleur des démonstrations et des évaluations requises varient d'un État à l'autre, les États dont les exploitants ont de bons dossiers de sécurité utilisent des processus de certification analogues. Dans ces États, des inspecteurs techniquement qualifiés évaluent un échantillon représentatif de la formation, de la maintenance et des opérations réelles avant de délivrer un AOC ou des autorisations additionnelles à l'AOC.

2.3 ENREGISTREMENT DES CERTIFICATIONS

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations et acceptations accordées par l'Autorité soient convenablement documentées. L'Autorité délivre un instrument écrit (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces instruments sont conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. Ces instruments attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'Autorité et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les instruments relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révise le dossier lorsqu'un instrument d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante que l'Autorité se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

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

2.4 COORDINATION DES EVALUATIONS DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE ET DE LA NAVIGABILITE

Certaines approbations et acceptations mentionnées dans la Partie 3, Section II, exigent des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité. Dans le cas de l'approbation de faibles minimums pour les approches ILS des catégories II et III, par exemple, des spécialistes de l'exploitation technique et de la navigabilité effectuent une évaluation préalable coordonnée. Les spécialistes de l'exploitation technique évaluent les procédures opérationnelles, la formation et les qualifications, tandis que les spécialistes de la navigabilité évaluent l'aéronef, la fiabilité de l'équipement et les procédures de maintenance. Ces évaluations peuvent être effectuées séparément, mais elles sont coordonnées pour veiller à ce que tous éléments nécessaires à la sécurité soient vérifiés avant que l'approbation ne soit accordée.

2.5 RESPONSABILITES DE L'AUTORITE ET DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

2.5.1 Le RACD 08-Partie 3, Section II, attribue à l'Autorité la responsabilité de la certification initiale, de la délivrance de l'AOC et de la surveillance continue des exploitants. Le RACD 08-3, exige aussi de l'Autorité qu'il prenne en compte et respecte les approbations et les acceptations accordées par l'État d'immatriculation. Selon ces dispositions, l'Autorité s'assure que ses actions sont compatibles avec les approbations et les acceptations de l'État d'immatriculation et que l'exploitant satisfait aux prescriptions de l'État d'immatriculation.

2.5.2 Il est essentiel que l'Autorité soit satisfaite des arrangements qui gouvernent la façon dont ses exploitants utilisent les aéronefs immatriculés dans un autre État, notamment en ce qui concerne la maintenance et la formation. L'Autorité examine ces arrangements en coordination avec l'État d'immatriculation. Au besoin, ils peuvent conclure un accord transférant les responsabilités de supervision de l'État d'immatriculation à l'Autorité conformément à l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale afin d'éviter tout malentendu sur la détermination de l'État qui est chargé des responsabilités de supervision.

Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation contient des éléments indicatifs sur les responsabilités de l'Autorité et de l'État d'immatriculation en ce qui concerne la location, l'affrètement et la banalisation du matériel volant.

Les éléments indicatifs sur le transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation à l'Autorité conformément à l'article 83 *bis* figurent dans les Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3. APPROBATIONS

3.1 DEFINITION

Dans le cadre d'une certification, une « approbation » suppose une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur général ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un instrument écrit pour chaque approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes, comme les listes minimales d'équipements (LME) pour certains aéronefs, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

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

3.2 PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (AOC)

3.2.1 L'AOC exigé par le RACD 08-3, Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.1, est un instrument officiel. La Section II, Chapitre 2, paragraphe 8.2.2.1 (e), énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC.

3.2.2 En plus des renseignements énumérés à la NMO 8.2.2.1-A § 3 les spécifications d'exploitation peuvent comprendre d'autres autorisations particulières, comme les suivantes :

- (a) opérations de décollage et d'atterrissage avec temps d'exposition ;
- (b) procédures d'approche spéciales (p. ex. approche à forte pente, approche sous surveillance de précision des pistes, approche sous surveillance de précision des pistes avec aide directionnelle de type radiophare d'alignement de piste, approche RNP) ;
- (c) opérations en conditions météorologiques de vol aux instruments en classe de performances 3 ;
- (d) vols dans des zones faisant l'objet de procédures spéciales (p. ex. vols dans des régions utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

3.3 DISPOSITIONS EXIGEANT UNE APPROBATION

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'Autorité fournit une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.

Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'Autorité prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

- (a) **Liste d'écarts de configuration (LEC) (Définitions) ;
- (b) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER) (Définitions) ;
- (c) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol (§ 8.2.2.7(c)) ;
- (d) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'hélistation (§ 8.2.2.8 (a)) ;
- (e) Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos (§ 8.2.2.10 (b)) ;
- (f) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'hélicoptère (paragraphe 7.2.1.1(c) du RACD 07- Partie 3) ;
- (g) Vols en navigation fondée sur les performances ;
- (h) *Organisme de maintenance agréé ;
- (i) *Programme de maintenance pour chaque type d'hélicoptère ;
- (j) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite (§ 8.4.1.3 (a)) ;
- (k) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses (§ 8.4.1.3 (a)) ;
- (l) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol [§ 8.4.1.3 (b)(1), 8.4.1.6 et 8.4.1.5, Note] ;

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

- (m) Méthode de contrôle et de supervision des vols (§ 8.2.2.1(c) et 8.4.1) ;
- (n) **Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (paragraphe 8.8.3.2) ;
- (o) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (section 8.8.3).

3.4 DISPOSITIONS EXIGEANT UNE EVALUATION TECHNIQUE

Certaines dispositions de la Partie 3, Section II, exigent que l'Autorité effectue une évaluation technique. Elles contiennent des expressions telles que : « acceptable pour l'Autorité », « satisfaisant pour l'Autorité », « déterminé par l'Autorité », « jugé acceptable par l'Autorité » ou « prescrit par l'Autorité ». Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'Autorité mais celle-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation.

- (a) Informations sur les listes de vérification pour chaque type d'hélicoptère (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et paragraphe 7.2.1.1(d) du RACD 07- 3) ;
- (b) Informations sur les systèmes pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et paragraphe 7.2.1.1(d) du RACD 07-3) ;
- (c) Éléments obligatoires destinés au manuel d'exploitation (paragraphe 8.2.2.3 (b) et la NMO 9.3.1.2 du RACD 09- partie 2) ;
- (d) Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance pour chaque type d'aéronef ;
- (e) Méthode de maintenance et de remise en service ;
- (f) Manuel de contrôle de maintenance ;
- (g) Éléments obligatoires pour le manuel de contrôle de maintenance (paragraphe 8.4.1.2 (d)) ;
- (h) Fourniture des renseignements sur l'expérience de maintenance ;
- (i) Application des mesures correctives de maintenance nécessaires ;
- (j) Spécifications relatives aux modifications et aux réparations ;
- (k) Moyens d'instruction (§ 8.4.3.1) ;
- (l) Qualifications des instructeurs (§ 8.4.3.1) ;
- (m) Besoin d'instruction périodique (§ 8.4.3.1) ;
- (n) Recours aux cours par correspondance et aux examens écrits (§ 8.4.3.1, Note 4) ;
- (o) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (§ 8.4.3.2) ;
- (p) Qualifications de l'équipage de conduite (§ 8.4.4.3(d)) ;
- (q) Représentant désigné de l'Autorité (§ 8.4.4.4(a)) ;
- (r) Modifications apportées au manuel de vol (section 8.8.1) ;
- (s) Effectif minimal de l'équipage de cabine affecté à chaque type d'hélicoptère (section 8.8.1).

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

4. ACCEPTATIONS

4.1 DEFINITION

4.1.1 La portée de l'évaluation technique effectuée par l'Autorité pour déterminer si l'exploitant est prêt à réaliser certains vols doit être beaucoup plus grande que celle des normes qui prescrivent ou impliquent une approbation. Durant la certification, l'Autorité veille à ce que l'exploitant soit en conformité avec toutes les spécifications de la Partie 3, Section II, avant d'effectuer des vols de transport commercial international.

4.1.2 Certains États utilisent le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer l'AOC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un instrument attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

4.1.3 L'acceptation s'ajoute à l'approbation. Certaines parties du manuel d'exploitation, par exemple, peuvent être « acceptées » par un instrument officiel et d'autres parties, comme la liste minimale d'équipements, peuvent être « approuvées » par un instrument officiel distinct.

4.2 RAPPORT DE CONFORMITE

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335. Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'Autorité. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'Autorité et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

4.3 MANUEL D'EXPLOITATION ET MANUEL DE MAINTENANCE

4.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, sont soumis à l'Autorité (§ 8.2.2.3 (b)). C'est l'Autorité qui détermine le contenu minimal de ces manuels (section 8.8.1.2, 8.8.1.3, 8.8.1.4 et la NMO 9.3.1.2 du RACD 09-partie 2). Il indique également dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. L'Autorité délivre un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

4.3.2 En plus de vérifier que les manuels contiennent tous les éléments requis, l'évaluation technique effectuée par l'Autorité détermine si les politiques et les procédures donnent les résultats escomptés. Par exemple, les spécifications relatives au plan de vol exploitation (la NMO 9.3.1.2 du RACD 09-partie 2, § 2.1.15) doivent comprendre toutes les indications nécessaires pour respecter les dispositions du § 8.2.3 relatives au contenu et à la conservation de ces plans.

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

4.3.3 Pendant la certification, l'évaluateur technique de l'Autorité peut également exiger d'évaluer des pratiques éprouvées de l'industrie, comme un exemple d'un plan de vol exploitation réel dûment rempli qui peut être utilisé par l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation (même s'il ne s'agit pas d'une norme). Cette partie de l'évaluation technique doit être effectuée par des inspecteurs expérimentés dans la certification des exploitants. Il est également important dans le cas de pratiques applicables à un type d'aéronef ou d'équipement ou ayant des applications limitées de faire appel à des évaluateurs qui ont des qualifications valides pour le type de pratique à évaluer.

5. AUTRES CONSIDERATIONS RELATIVES AUX APPROBATIONS ET AUX ACCEPTATIONS

L'Autorité prévoit l'approbation ou l'acceptation de certains documents, états ou procédures essentiels indiqués dans la Partie 3, Section II, même si les normes pertinentes du RACD 08-3 ne spécifient pas qu'ils doivent être approuvés ou acceptés par l'Autorité. En voici quelques exemples :

- (a) Moyens pour obtenir les données aéronautiques (section 8.2.1.1) ;
- (b) Adéquation des relevés du carburant et du lubrifiant (§ 8.2.2.9) ;
- (c) Adéquation des relevés de temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos (§ 8.2.2.10 (c), 8.4.6, 8.8.4) ;
- (d) Adéquation des fiches de maintenance de l'aéronef [§ 8.2.3.1 (a)(b) et (c)] ;
- (e) Adéquation du manifeste de charge [§ 8.2.3.1 (d)(e) et (f)] ;
- (f) Adéquation du plan opérationnel [§ 8.2.3.1 (g)] ;
- (g) Méthode pour obtenir les données météorologiques (§ 8.2.3.5 (a) et § 8.2.3.5(b)) ;
- (h) Méthode de rangement des bagages à main (§ 8.2.7) ;
- (i) Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères ;
- (j) Méthode d'obtention et d'application des données sur les obstacles d'hélistation ;
- (k) Adéquation des fiches de renseignements destinés aux passagers ;
- (l) Procédures de navigation grande distance ;
- (m) Contenu du carnet de route (§ 8.8.4) ;
- (n) Contenu du programme de formation à la sûreté (§ 8.8.2).

6. VALIDATION DES NORMES D'EXPLOITATION

La norme 8.2.2.1(d) spécifie que la validité d'un AOC dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de certification originales (paragraphe 8.2.1.2.1(c)) sous la supervision de l'Autorité. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (paragraphe 8.2.1.2.1(h)). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

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

7. AMENDEMENT DES PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur AOC. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles.

L'Autorité effectue d'autres évaluations techniques avant de délivrer les instruments officiels approuvant la modification de l'AOC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes sont liées et l'autorisation originale est utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui est effectuée par l'Autorité avant de délivrer l'instrument officiel.

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

NMO : 8.2.2.1-C SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN

Note : La présente norme contient des dispositions supplémentaires applicables à la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien commercial international.

1. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE

L'Autorité promulgue et applique des lois qui lui permettent de réglementer la certification et la supervision continue des exploitants ainsi que la résolution des problèmes de sécurité constatés par l'autorité et de faire en sorte que la conformité se traduise par un niveau de sécurité acceptable des opérations effectuées.

Dans la présente norme, le terme « Autorité » désigne l'autorité de l'aviation civile ainsi que les organisations équivalentes, y compris les inspecteurs et le personnel.

Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation et le Manuel de navigabilité contiennent des orientations sur l'inspection, la certification et la surveillance continue de l'exploitation.

2. RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES

L'Autorité adopte des règlements qui prévoient la certification et la surveillance continue de l'exploitation technique des aéronefs et de la maintenance des aéronefs conformément aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3. SYSTÈME ET FONCTIONS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'ÉTAT

3.1 L'Autorité veille à ce que l'autorité ait la responsabilité de la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien.

3.2 L'Autorité utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires en fonction de l'ampleur et de la complexité des opérations d'aviation civile de l'État.

3.3 La méthode au § 3.2 doit être documentée.

3.4 L'Autorité veille à ce que les inspecteurs aient l'appui, les qualifications et les moyens de transport nécessaires pour remplir en toute indépendance leurs fonctions de certification et de surveillance continue.

4. PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ

L'Autorité exige que la formation initiale et périodique porte entre autres sur des sujets propres aux aéronefs.

Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation contient des éléments indicatifs sur l'expérience et la formation des inspecteurs.

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

5. INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ

5.1 L'Autorité veille à fournir aux inspecteurs les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la certification et la surveillance continue des exploitants.

5.2 L'Autorité veille à fournir aux inspecteurs les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'exécution.

5.3 L'Autorité veille à fournir aux inspecteurs les guides techniques relatifs à l'éthique, à la conduite personnelle et à la prévention de conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exécution des fonctions officielles.

6. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE CERTIFICATION

Avant le lancement de nouveaux vols de transport commercial, l'Autorité exige des exploitants qu'ils démontrent que les vols envisagés peuvent être exécutés en toute sécurité.

7. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE CONTINUE

L'Autorité utilise un plan de surveillance permanente pour confirmer que les exploitants continuent à satisfaire aux spécifications de la certification initiale et que chaque exploitant exerce ses activités de façon satisfaisante.

8. RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité figurent dans les Appendices du RACD 19.

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

NMO : 8.2.2.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

Note - Des orientations relatives à l'élaboration et à la mise en œuvre de règlements sur le FRMS figurent dans le Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966).

Un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) doit comprendre au minimum les éléments ci-après :

1. POLITIQUE ET DOCUMENTATION RELATIVES AU FRMS

1.1 POLITIQUE RELATIVE AU FRMS

1.1.1 L'exploitant doit définir sa politique relative au FRMS, tous les éléments du système étant clairement identifiés.

1.1.2 La politique doit prescrire que la portée des activités liées au FRMS doit être clairement définie dans le manuel d'exploitation.

1.1.3 La politique :

- (a) doit rendre compte de la responsabilité partagée de la direction, des équipages de conduite et de cabine ainsi que des autres personnels concernés ;
- (b) doit énoncer clairement les objectifs de sécurité du FRMS ;
- (c) doit être signée par le dirigeant responsable qui doit rendre des comptes à l'Autorité ;
- (d) doit être diffusée, avec un soutien visible, dans tous les domaines et à tous les niveaux appropriés de la compagnie ;
- (e) doit énoncer l'engagement de la direction en faveur de comptes rendus de sécurité efficaces ;
- (f) doit énoncer l'engagement de la direction envers la fourniture de ressources suffisantes pour le FRMS ;
- (g) doit énoncer l'engagement de la direction pour l'amélioration continue du FRMS ;
- (h) doit exiger l'établissement de lignes claires en matière d'obligation de rendre compte pour la direction, les équipages de conduite et de cabine et les autres personnels concernés ;
- (i) doit être examinée périodiquement pour veiller à ce qu'elle demeure pertinente et appropriée.

Note - La question des « comptes rendus de sécurité efficaces » est traitée dans le Doc.9859 le Manuel du système de gestion de la sécurité (SGS).

1.2 DOCUMENTATION RELATIVE AU FRMS

L'exploitant doit élaborer et tenir à jour une documentation relative au FRMS qui énonce et consigne :

- (a) la politique et les objectifs du FRMS ;
- (b) les processus et les procédures du FRMS ;

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

- (c) les responsabilités, les obligations et les pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures du FRMS ;
- (d) les mécanismes relatifs à l'engagement permanent de la direction, des équipages de conduite et de cabine et des autres personnels concernés ;
- (e) les programmes et les besoins en matière de formation sur le FRMS et les fiches de présence ;
- (f) les temps de vol, périodes de service et périodes de repos programmés et réels, avec les dérogations importantes et les motifs des dérogations notées ;
- (g) les résultats du FRMS, notamment les constatations issues des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

2. PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

2.1 DETECTION DES DANGERS

L'exploitant doit mettre en place et entretenir trois processus fondamentaux et documentés de détection des dangers liés à la fatigue :

2.1.1 Processus prédictif

Le processus prédictif doit détecter les dangers liés à la fatigue au moyen de la prise en compte des facteurs dont on sait qu'ils influent sur le sommeil et la fatigue ainsi que de leurs effets sur la performance.

Les éléments d'examen doit pouvoir comprendre, sans s'y limiter :

- (a) l'expérience opérationnelle de l'exploitant ou de l'industrie et les données collectées concernant des types d'activités similaires ;
- (b) les pratiques d'établissement d'horaires basées sur des éléments probants ;
- (c) des modèles biomathématiques.

2.1.2 Processus proactif

Le processus proactif doit détecter les dangers liés à la fatigue présents dans les activités aériennes en cours.

Les éléments utilisés à cette fin doivent pouvoir comprendre, sans s'y limiter :

- (a) des déclarations volontaires de risques de fatigue ;
- (b) des sondages sur la fatigue des membres d'équipage ;
- (c) des données pertinentes sur la performance des membres d'équipage de conduite et de cabine ;
- (d) des bases de données et des études scientifiques disponibles ;
- (e) des analyses des heures de travail programmées par rapport aux heures de travail réelles.

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

2.1.3 Processus réactif

Le processus réactif doit déterminer la part des dangers liés à la fatigue dans les comptes rendus et événements associés à des conséquences négatives potentielles pour la sécurité, afin d'établir comment l'incidence de la fatigue a pu être limitée.

Le processus doit être déclenché au moins par l'un des éléments suivants :

- (a) comptes rendus de fatigue ;
- (b) rapports confidentiels ;
- (c) rapports d'audit ;
- (d) incidents ;
- (e) événements mis en évidence par l'analyse de données de vol.

2.2 ÉVALUATION DES RISQUES

2.2.1 L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'évaluation des risques qui permettent de déterminer la probabilité et la gravité potentielle d'événements liés à la fatigue et de savoir quand les risques correspondants imposent des mesures d'atténuation.

2.2.2 Les procédures d'évaluation des risques doivent porter sur les dangers détectés et établir un lien entre ces dangers et :

- (a) les processus d'exploitation ;
- (b) leur probabilité ;
- (c) les conséquences possibles ;
- (d) l'efficacité des mesures de sécurité mises en place.

2.3 ATTENUATION DES RISQUES

L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'atténuation des risques qui :

- (a) sélectionnent les stratégies d'atténuation appropriées ;
- (b) doivent mettre en œuvre les stratégies d'atténuation ;
- (c) doivent suivre la mise en œuvre et l'efficacité des stratégies.

3. PROCESSUS D'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ DANS LE CADRE DU FRMS

L'exploitant doit mettre en œuvre et entretenir, dans le cadre du FRMS, des processus d'assurance de la sécurité qui :

- (a) doivent assurer une surveillance continue du fonctionnement du FRMS, de l'analyse des tendances et une fonction de mesurage aux fins de la validation de l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité liés à la fatigue.

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

Les sources des données doivent pouvoir comprendre notamment :

- (1) comptes rendus et enquêtes sur les dangers ;
 - (2) audits et sondages ;
 - (3) examens et études sur la fatigue.
- (b) doivent créer un mécanisme formel pour la gestion du changement qui peut, entre autres :
- (1) détecter les changements dans l'environnement d'exploitation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - (2) détecter les changements au sein de la compagnie qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - (3) examiner les outils disponibles qui peuvent servir à la maintenance ou à l'amélioration du fonctionnement du FRMS avant la mise en œuvre de modifications ;
- (c) doivent permettre d'améliorer sans relâche le FRMS, notamment :
- (1) de supprimer ou modifier les mesures de maîtrise des risques qui ont eu des incidences non prévues ou qui ne sont plus nécessaires suite à des changements intervenus dans l'environnement d'exploitation ou au sein de la compagnie ;
 - (2) d'évaluer régulièrement les installations, l'équipement, la documentation et les procédures ;
 - (3) de déterminer s'il est nécessaire d'introduire des processus et procédures supplémentaires pour atténuer de nouveaux risques liés à la fatigue.

4. PROCESSUS DE LA PROMOTION DU FRMS

Les processus de la promotion du FRMS doivent appuyer le perfectionnement constant du FRMS, l'amélioration continue de son fonctionnement général et de la réalisation de niveaux de sécurité optimaux.

L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre, dans le cadre de son FRMS :

- (a) des programmes de formation destinés à garantir des compétences qui conviennent aux rôles et responsabilités de la direction, des équipages de conduite et de cabine et de tous les autres personnels visés par le FRMS ;
- (b) un plan de communication efficace sur le FRMS qui :
 - (1) doit énoncer les politiques, procédures et responsabilités relatives au FRMS à toutes les parties prenantes concernées ;
 - (2) doit préciser les voies de communication utilisées pour rassembler et diffuser les renseignements concernant le FRMS.

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

NMO : 8.2.2.3 TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.3(a)

1. STRUCTURE

1.1 Le manuel d'exploitation établi en application de la Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.3(a), qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, aura la teneur et la structure ci-après :

- (a) Généralités ;
- (b) Utilisation de l'aéronef ;
- (c) Routes et aérodromes ;
- (d) Formation.

2. TENEUR

Le manuel d'exploitation en question aux § 1.1 doit contenir au moins les renseignements ci-après :

2.1 GENERALITES

2.1.1 Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

2.1.2 Informations et politiques concernant la gestion de la fatigue, notamment

- (a) politique relative à la limitation du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de service, et exigences en matière de repos pour les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, conformément à la Section 2, Chapitre 2, § 8.2.8 ;
- (b) le cas échéant, politique et documentation relative au FRMS de l'exploitant, conformément à la NMO : 8.2.2.2

2.1.3 Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances doit être prescrite.

2.1.4 Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.

2.1.5 Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

2.1.6 Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'hélistation.

2.1.7 Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.

2.1.8 Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.

2.1.9 Procédures (prescrites dans le RACD 12) à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.

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

2.1.10 Équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

2.1.11 Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une dépressurisation et d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en cours de vol.

2.1.12 Conditions dans lesquelles l'oxygène doit être utilisé et quantité d'oxygène déterminée conformément à la Section II, Chapitre 2, § 8.2.3.8 (b).

2.1.13 Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.

2.1.14 Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage.

2.1.15 Spécifications relatives au plan de vol exploitation.

2.1.16 Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.

2.1.17 Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.

2.1.18 Procédures d'urgence au départ.

2.1.19 Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude.

2.1.20 Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.

2.1.21 Exposés verbaux pour le départ et l'approche.

2.1.22 Familiarisation avec la route et la destination.

2.1.23 Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.

2.1.24 Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.

2.1.25 Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de conduite pendant les manœuvres d'approche aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.

2.1.26 Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :

- (a) procédures (prescrites dans le RACD 18- 2) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés ;
- (b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés, conformément à le RACD 18- 2.

2.1.27 Détails du système de gestion de la sécurité (SGS) établi conformément aux Chapitre 2 du RACD 19.

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

2.1.28 Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'élaboration des politiques et des procédures à suivre dans les cas d'incident concernant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs figurent dans les Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses (Doc 9481).

2.1.29 Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté.

2.1.30 Liste des opérations de fouille de l'aéronef, prescrite par la Section II, Chapitre 7, § 8.7.1.

2.1.31 Instructions et formations nécessaires pour utiliser les systèmes de visualisation tête haute (HUD) et les systèmes de vision améliorée (EVS), le cas échéant.

2.1.32 Instructions et exigences de formation relatives à l'utilisation de l'EFB, s'il y a lieu.

2.2 MANUEL D'UTILISATION DE L'AERONEF

2.2.1 Limites de certification et d'utilisation.

2.2.2 Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes requises du RACD 07-partie 3.

2.2.3 Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/régime et de vitesse.

2.2.4 Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage.

2.2.5 Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge.

2.2.6 Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation, conformément au RACD 07-partie 3.

2.2.7 Liste minimale d'équipements pour les types d'hélicoptères utilisés et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

2.2.8 Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement.

2.2.9 Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'aéronef, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

2.2.10 Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine.

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

2.2.11 Équipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible.

2.2.12 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants, indiqué dans le RACD 12.

2.3 ROUTES, AÉRODROMES ET HÉLISTATIONS

2.3.1 Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite doit disposer, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant peut juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.

2.3.2 Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.

2.3.3 Minimums opérationnels de chaque hélistation susceptible d'être utilisée comme hélistation d'atterrissage prévu ou comme hélistation de dégagement.

2.3.4 Augmentation des minimums opérationnels d'hélistation, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'hélistation.

2.3.5 Instructions pour l'utilisation de minimums opérationnels d'aérodrome dans le cas d'approches aux instruments utilisant des HUD et des EVS.

2.4 FORMATION

2.4.1 Détails du programme de formation de l'équipage de conduite et exigences connexes, conformément à la Section II, Chapitre 4, § 8.4.3.

2.4.2 Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine établi en application de la Section II, Chapitre 6, § 8.6.3.

2.4.3 Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation, lorsqu'il est utilisé en conjonction avec la méthode de supervision des vols prévue à la Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.

Note. — Les détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation sont indiqués dans la Section II, Chapitre 5.

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

NMO : 8.2.2.8 SYSTÈMES D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD) OU AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.8 (a)(1), et au RACD 07- partie 1, Chapitre 1, § 7.4.16, Section III, Chapitre 2, § 8.2.2.1(a), et au RACD 07-partie 1 Chapitre 1, § 7.4.11

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'hélicoptères employés à la navigation aérienne 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 par des exploitants de transport aérien commercial doit avoir été spécifiquement approuvé par l'Autorité, et par l'État d'immatriculation dans le cas des exploitants d'aviation générale.

« Systèmes de vision » est un terme générique qui se rapporte aux systèmes existants conçus pour fournir des images, c.-à-d. systèmes de vision améliorée (EVS), systèmes de vision synthétique (SVS) et systèmes de vision combinés (CVS).

« Système d'atterrissage automatique — hélicoptère » est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

Un crédit opérationnel ne peut être accordé que dans les limites de l'approbation de navigabilité.

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.

Le Manuel d'exploitation tous temps contient des informations et des orientations plus détaillées sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD ou les affichages équivalents et les systèmes de vision. Il doit être consulté en parallèle avec le présent supplément.

1. HUD ET AFFICHAGES ÉQUIVALENTS

1.1 Généralités

1.1.1 Les HUD présentent des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote, sans gêner de façon significative la vue vers l'extérieur.

1.1.2 Des informations de vol doivent être présentées sur les HUD ou les affichages équivalents, selon l'utilisation prévue.

1.2.1 L'emploi de HUD dans les opérations aériennes peut améliorer la conscience de la situation en combinant des informations de vol affichées sur les systèmes de visualisation tête basse (HDD) avec

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

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.

1.2.2 Les HUD peuvent être utilisés en complément aux instruments de bord classiques ou comme écran principal de pilotage s'ils sont certifiés à cet effet.

1.2.3 Un HUD approuvé peut :

- (a) se qualifier pour des opérations par visibilité réduite ou avec RVR réduite ; ou
- (b) remplacer certaines parties des installations au sol telles que les feux de zone de toucher des roues et/ou les feux axiaux.

1.2.4 Les fonctions d'un HUD peuvent être remplies par un système d'affichage équivalent adéquat. Cependant, avant que de tels systèmes puissent être utilisés, l'approbation de navigabilité appropriée devrait être obtenue.

1.3 Formation aux HUD

Des exigences en matière de formation et d'expérience récente concernant les opérations utilisant les HUD ou les affichages équivalents devraient être établies par l'Autorité pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale. Pour les vols de transport commercial, les programmes de formation devraient être approuvés par l'État de l'exploitant et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de cet État. La formation doit porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système HUD ou l'affichage équivalent est utilisé.

2. SYSTÈMES DE VISION

2.1 Généralités

2.1.1 Les systèmes de vision peuvent afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur au moyen de capteurs d'images, à savoir l'EVS, ou afficher des images synthétiques obtenues de systèmes avioniques de bord, à savoir le SVS.

Les systèmes de vision peuvent consister aussi en une combinaison de ces deux systèmes, appelée système de vision combiné, à savoir le CVS. Un tel système peut afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur en utilisant sa composante EVS. Les informations provenant de systèmes de vision peuvent être présentées sur un affichage tête haute et/ou tête basse. Le crédit opérationnel peut être accordé aux systèmes de vision qui sont dûment qualifiés.

2.1.2 Il est possible que les feux à diodes électroluminescentes (DEL) ne soient pas visibles pour les systèmes de vision basés sur l'infrarouge. Les exploitants de tels systèmes de vision devront acquérir de l'information sur les programmes de mise en œuvre de DEL aux aérodromes qu'ils comptent utiliser. Le Manuel d'exploitation tous temps contient de plus amples informations sur les conséquences de l'utilisation des feux DEL.

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

2.2 Applications opérationnelles

2.2.1 L'utilisation d'EVS en vol permet au pilote de voir l'extérieur malgré l'obscurité ou d'autres restrictions de visibilité. L'EVS permet aussi d'obtenir une image de la situation extérieure plus rapidement que ne le permettrait la seule vision naturelle sans aide, assurant ainsi une transition plus en douceur aux références par la vision naturelle. L'acquisition améliorée d'une image de l'environnement extérieur peut améliorer la conscience de la situation. Le système peut se qualifier pour un crédit opérationnel si les informations du système de vision sont présentées adéquatement aux pilotes et si l'approbation de navigabilité nécessaire et l'approbation spécifique de l'Autorité ou de l'État d'immatriculation ont été obtenues pour le système combiné.

2.2.2 L'imagerie d'un système de vision peut aussi permettre aux pilotes de détecter d'autres aéronefs au sol, le relief ou des obstacles sur la piste ou les voies de circulation ou à proximité immédiate de celles-ci.

2.3 Concepts opérationnels

2.3.1 Les opérations d'approche aux instruments comprennent une phase de vol aux instruments et une phase de vol à vue. La phase de vol aux instruments se termine à la MDA/H ou à la DA/H publiée, à moins qu'une approche interrompue ait été amorcée. L'utilisation de l'EVS ou du CVS ne change pas la MDA/H ou la DA/H applicable. La poursuite de l'approche de MDA/H ou DA/H jusqu'à l'atterrissage 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.

2.3.2 Jusqu'à une hauteur définie du segment à vue, généralement à 30 m (100 ft) ou au-dessus, les références visuelles peuvent être acquises uniquement au moyen du système de vision. La hauteur définie dépend de l'approbation de navigabilité et de l'approbation spécifique de l'Autorité ou de l'État d'immatriculation. Au-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.

2.4 Formation aux systèmes de vision

Des exigences en matière de formation et d'expérience récente devraient être établies par l'État de l'exploitant pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale. Pour les exploitants commerciaux, les programmes de formation devraient être approuvés par l'État de l'exploitant et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de cet État. La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système de vision est utilisé.

2.5 Références visuelles

2.5.1 En principe, les références visuelles requises ne changent pas du fait de l'utilisation d'un EVS ou d'un CVS, mais il est permis que ces références soient acquises au moyen du système de vision jusqu'à une certaine hauteur pendant l'approche, comme le décrit le § 2.3.2 (voir Figure I-1).

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

2.5.2 Dans les États qui ont élaboré des spécifications pour les opérations avec systèmes de vision, l'utilisation de références visuelles a été réglementée, et des exemples à ce sujet figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

Opérations EVS

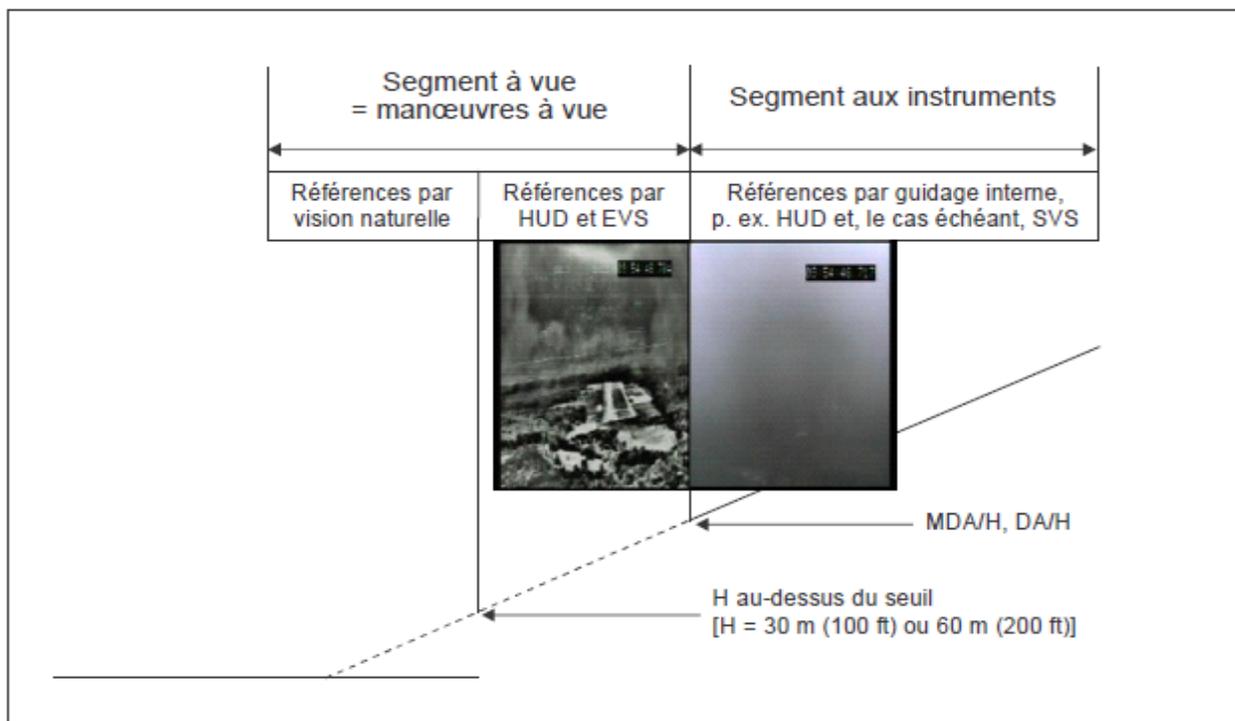


Figure I-1. Opérations EVS — Transition des références de l'approche aux instruments aux références de l'approche à vue

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.

4. CRÉDITS OPÉRATIONNELS

4.1 Les minimums opérationnels d'aérodrome sont exprimés en termes de visibilité/RVR minimale et de MDA/H ou DA/H. Quand des minimums opérationnels d'aérodrome sont établis, la capacité combinée de l'équipement embarqué et de l'infrastructure au sol devrait être prise en compte. Les hélicoptères 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 hélicoptères 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

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

moyen des systèmes de bord. Les HUD, les systèmes d'atterrissage automatique ou les systèmes de vision n'existaient pas au moment où les critères pour les minimums opérationnels d'aérodrome ont été établis à l'origine.

4.2 L'octroi de crédits opérationnels n'a pas d'effet sur la classification (à savoir le type ou la catégorie) d'une procédure d'approche aux instruments, étant donné que ces procédures sont conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments menées au moyen d'hélicoptères dotés de l'équipement minimal prescrit.

4.3 La relation entre la conception de procédure et l'exploitation peut être décrite comme suit. L'OCA/H est le produit final de la conception de procédures, qui ne contient pas de valeur pour la RVR ou la visibilité. D'après l'OCA/H et tous les autres éléments, tels que les aides visuelles de piste disponibles, l'exploitant établira la MDA/H ou la DA/H et la RVR/visibilité, soit les minimums opérationnels d'aérodrome. Les valeurs obtenues ne doivent pas être inférieures à celles prescrites par l'État de l'aérodrome.

5. PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Conformément au § 4.16.2 de la Section II et au § 4.11.2 de la Section III, 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 :

- (a) les limitations ;
- (b) les crédits opérationnels ;
- (c) la planification des vols ;
- (d) les opérations au sol et en vol ;
- (e) la gestion des ressources en équipe ;
- (f) les procédures d'exploitation normalisées ;
- (g) les plans de vol ATS et les communications.

6. APPROBATIONS

6.1 Généralités

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 pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale.

6.1.1 Un exploitant qui souhaite effectuer des vols avec un système d'atterrissage automatique, un HUD ou un affichage équivalent, un système de vision ou un système hybride doit obtenir certaines approbations prescrites dans les SARP applicables. L'étendue des approbations dépendra des vols prévus et de la complexité de l'équipement.

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

6.1.2 Les systèmes qui ne sont pas utilisés pour obtenir un crédit opérationnel ou qui ne sont pas autrement critiques relativement aux minimums opérationnels d'aérodrome, p. ex. des systèmes de vision servant à améliorer la conscience de la situation, peuvent être utilisés sans approbation spécifique. Cependant, les procédures d'exploitation normalisées pour ces systèmes 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'hélicoptère pendant des manœuvres au sol où l'affichage n'est pas dans le champ de vision principal du pilote. Pour que la conscience de la situation soit améliorée, l'installation et les procédures opérationnelles devront assurer que le fonctionnement du système de vision n'entrave pas les procédures normales ou le fonctionnement ou l'utilisation d'autres systèmes de bord. Dans certains cas, il peut être nécessaire d'apporter des modifications à ces procédures normales pour d'autres systèmes ou équipements de bord pour assurer la compatibilité.

6.1.3 La norme 4.16 de la Section II exige que, pour les vols de transport commercial, l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'un affichage équivalent, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, soit approuvée quand ces systèmes sont utilisés « pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un hélicoptère ». Quand des crédits opérationnels sont accordés par l'Autorité conformément à la norme 2.2.8.1.1 du RACD 08-1, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et est soumise à une approbation spécifique. L'utilisation de ces systèmes uniquement pour améliorer la conscience de la situation, réduire les erreurs techniques de pilotage et/ou réduire la charge de travail représente un élément de sécurité important, mais elle ne nécessite pas une approbation spécifique.

6.1.4 Pour les vols de transport commercial, tout crédit opérationnel qui a été accordé doit être pris en compte dans les spécifications d'exploitation applicables au type d'hélicoptère ou à un hélicoptère particulier, selon le cas.

6.1.5 Pour les vols d'aviation générale, la norme 4.11 de la Section III exige que l'État d'immatriculation 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 hélicoptère, et elle spécifie ces critères. Quand des crédits opérationnels sont accordés par l'État d'immatriculation conformément à la norme 2.2.1.1, 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.

6.1.6 Pour les vols d'aviation générale, tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans le modèle d'approbation spécifique transporté à bord de l'hélicoptère particulier.

6.2 Approbations spécifiques pour crédit opérationnel

6.2.1 Pour obtenir une approbation pour crédit opérationnel, l'exploitant doit spécifier le crédit opérationnel désiré et soumettre une demande appropriée. Une demande appropriée devrait inclure les éléments suivants :

- (a) Précisions concernant le postulant. Pour les titulaires d'un AOC, le nom de la compagnie, le numéro de l'AOC et l'adresse électronique. Pour les autres exploitants, le nom officiel et tout

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

nom commercial, adresse, adresse postale, adresse électronique et coordonnées téléphoniques/fax du postulant.

- (b) Précisions concernant l'aéronef. Nom du constructeur, modèle de l'aéronef et marque(s) d'immatriculation.
- (c) Liste de conformité du système de vision de l'exploitant. La teneur de la liste de conformité est présentée dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). La liste de conformité devrait comprendre les renseignements pertinents pour l'approbation demandée et les marques d'immatriculation des aéronefs dont il s'agit. Si une demande porte sur plus d'un type d'aéronef/de parc aérien, une liste de conformité remplie devrait être jointe pour chaque aéronef/parc aérien.
- (d) Documents à joindre à la demande. Il convient de joindre copie de tous les documents auxquels l'exploitant a fait référence. Il ne devrait pas être nécessaire d'envoyer les manuels complets ; seuls les passages/pages pertinents devraient être requis. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations supplémentaires.
- (e) Nom, titre et signature.

6.2.2 Les éléments suivants devraient figurer dans la liste de conformité d'un système de vision :

- (a) documents de référence utilisés pour établir la demande d'approbation ;
- (b) manuel de vol ;
- (c) retours d'information et comptes rendus de problèmes importants ;
- (d) crédit opérationnel demandé et minimums opérationnels d'aérodrome en découlant ;
- (e) mentions dans le manuel d'exploitation (ou un document équivalent), y compris la LME (s'il y a lieu), et procédures d'exploitation normalisées ;
- (f) évaluation du risque de sécurité ;
- (g) programmes de formation ;
- (h) 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 3
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS	2 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 02 :18 /04/2018

NMO : 8.3.1.1-A. PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES LIÉES AUX LIMITES D'EMPLOI

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 8.3, et de la Section III, Chapitre 8.3

Objet et portée

La NMO 8.3.1.1-A contient des dispositions complémentaires à celles du Chapitre 3 des Sections II et III, dispositions qui sont fournies à titre d'orientations. Les exploitants peuvent l'utiliser comme base pour établir leur propre règlement de performances, en introduisant des mesures de rechange ou des allègements compatibles avec les objectifs de sécurité du RACD 08.

On trouve des spécifications quantitatives dans l'exemple présenté ci-après.

1. DÉFINITIONS

Catégorie A. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la NMO 8.3.1.1-B, et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

Catégorie B. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B peut poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Les hélicoptères exploités en classes de performances 1 et 2 devraient être certifiés en catégorie A.

2.2 Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 doivent être certifiés en catégorie A ou en catégorie B (ou l'équivalent).

2.3 Sauf autorisation contraire de l'autorité compétente :

2.3.1 Aux hélistations situées en environnement hostile en zone habitée, les décollages et les atterrissages ne devraient être effectués qu'en classe de performances 1.

2.3.2 Les vols en classe de performances 2 ne doivent être effectués que si un atterrissage forcé en sécurité est possible au décollage et à l'atterrissage.

2.3.3 Les vols en classe de performances 3 ne doivent être effectués qu'en environnement non hostile.

2.4 Avant de permettre des écarts par rapport aux dispositions des § 2.3.1, 2.3.2 et 2.3.3, l'autorité devrait procéder à une évaluation de risque qui tient compte notamment des éléments suivants :

(a) type de l'opération et circonstances du vol ;

(b) région/terrain survolé ;

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

- (c) probabilité de panne du moteur le plus défavorable et conséquences d'une telle panne ;
- (d) procédures visant à maintenir la fiabilité du ou des moteurs ;
- (e) formation et procédures opérationnelles visant à atténuer les conséquences d'une panne du moteur le plus défavorable ;
- (f) installation et exploitation d'un système de suivi de l'utilisation.

Il est reconnu qu'il peut y avoir des circonstances dans lesquelles un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas être possible en raison de facteurs environnementaux ou autres. De nombreux États appliquent déjà une gestion de risque et permettent des écarts pour des opérations particulières, comme des vols à destination d'héliplates-formes, qui comportent un risque de panne de moteur sans possibilité d'atterrissage forcé en sécurité. L'autorisation d'écarts fondés sur une évaluation de risque est un aspect normal du processus d'élaboration d'un règlement de performances par un État. Lorsqu'on envisage des vols sans aires appropriées pour un atterrissage forcé en sécurité, il faut évaluer tous les facteurs pertinents. Ceux-ci peuvent comprendre la probabilité de l'événement, ses conséquences possibles, toutes les mesures d'atténuation envisageables ainsi que les avantages et les coûts potentiels des vols. Le processus précis de réalisation de cette évaluation doit être fixé par l'État. Quoi qu'il en soit, la prise en compte appropriée d'un atterrissage forcé en sécurité devrait être implicite ou explicite dans la construction d'un règlement de performances. Les historiques d'accidents ainsi que les données et analyses de sécurité pertinentes sont essentielles à l'élaboration d'un règlement d'exploitation dans ce domaine. Les exigences ainsi produites peuvent prendre diverses formes, comme une désignation de régions d'exploitation approuvées, de routes de vol et de critères de franchissement d'obstacles.

S'il y a des routes permettant d'accéder à des aires appropriées pour un atterrissage forcé en sécurité, ces routes devraient être utilisées pour entrer dans une zone habitée et en sortir. Dans le cas contraire, l'évaluation de l'opération pourrait prendre en compte certains facteurs d'atténuation, tels que la fiabilité du système de propulsion durant les courtes périodes où le survol d'une aire appropriée d'atterrissage forcé en sécurité n'est pas possible.

Objet et portée

L'exemple ci-dessous contient des spécifications quantitatives destinées à illustrer le niveau de performances visé par les dispositions de la Section II, Chapitre 8.3. Les États peuvent utiliser cet exemple comme base pour établir leur propre règlement de performances, et ils peuvent autoriser des écarts, à condition que ceux-ci soient compatibles avec les objectifs de sécurité de la Section II, Chapitre 3, et de la NMO 8.3.1.1-A.

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

Abréviations propres à l'exploitation d'hélicoptères

D	Dimension maximale de l'hélicoptère
DPBL	Point défini avant l'atterrissage
DPATO	Point défini après le décollage
Distance DR	Distance parcourue (hélicoptère)
FATO	Aire d'approche finale et de décollage
HFM	Manuel de vol de l'hélicoptère
LDP	Point de décision à l'atterrissage
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)
LDRH	Distance nécessaire à l'atterrissage (hélicoptère)
R	Rayon du rotor de l'hélicoptère
RTODR	Distance nécessaire pour le décollage interrompu (hélicoptère)
TDP	Point de décision au décollage
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)
TODRH	Distance nécessaire au décollage (hélicoptère)
VTOSS	Vitesse de sécurité au décollage

1. DÉFINITIONS

1.1 Les définitions ci-après ne s'appliquent qu'à la classe de performances 1

Distance nécessaire à l'atterrissage (LDRH). Distance horizontale nécessaire pour atterrir et s'immobiliser complètement à partir d'un point situé à 15 m (50 ft) au-dessus de la surface d'atterrissage.

Distance nécessaire au décollage (TODRH). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où, après une défaillance du moteur le plus défavorable constatée au TDP et avec les autres groupes fonctionnant dans les limites d'emploi approuvées, l'hélicoptère atteint la vitesse VTOSS, une hauteur spécifiée et une pente de montée positive.

La hauteur spécifiée en question ci-dessus doit être déterminée par référence :

- (a) à la surface de décollage ; ou
- (b) à un niveau défini par l'obstacle le plus élevé situé à l'intérieur de la distance nécessaire au décollage.

Distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODR). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où l'hélicoptère s'immobilise à la suite de la défaillance d'un moteur et de la décision d'interrompre le décollage, prise au point de décision au décollage.

1.2 Les définitions ci-après s'appliquent à toutes les classes de performances

Aire de prise de contact et d'envol (TLOF). Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

D. Dimension maximale de l'hélicoptère.

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

Distance DR. Distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage.

Distance utilisable à l'atterrissage (LDAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur de toute aire supplémentaire, déclarée utilisable et permettant aux hélicoptères de mener à bien la manœuvre d'atterrissage à partir d'une hauteur définie.

Distance utilisable au décollage (TODAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé pour hélicoptères, s'il y en a un, déclarée utilisable et permettant aux hélicoptères de mener à bien le décollage.

R. Rayon du rotor de l'hélicoptère.

Trajectoire de décollage. Trajectoire verticale et horizontale, moteur le plus défavorable hors de fonctionnement, à partir d'un point spécifié du décollage jusqu'à 300 m (1 000 ft) au-dessus de la surface.

VTSS. Vitesse de sécurité au décollage pour les hélicoptères certifiés en catégorie A.

Vy. Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 APPLICATION

2.1.1 Les hélicoptères dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19 ou qui effectuent des vols à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée doivent être exploités en classe de performances 1.

2.1.2 Les hélicoptères dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 9 sans dépasser 19 devraient être exploités en classe de performances 1 ou 2. S'ils sont utilisés dans un environnement hostile en zone habitée, ils doivent être exploités en classe de performances 1.

2.1.3 Les hélicoptères dont le nombre de sièges passagers est de 9 ou moins devraient être exploités en classe de performances 1, 2 ou 3. S'ils sont utilisés à destination ou en provenance d'un environnement hostile en zone habitée, ils doivent être exploités en classe de performances 1.

2.2 FACTEURS DE PERFORMANCE SIGNIFICATIFS

Les performances de l'hélicoptère sont déterminées en prenant en considération au moins les facteurs ci-après :

- (a) la masse de l'hélicoptère ;
- (b) l'altitude topographique ou l'altitude-pression, et la température ; et
- (c) le vent ; pour les décollages et les atterrissages, la valeur du vent prise en compte ne doit pas dépasser 50 % de toute composante constante de vent debout signalé égale ou supérieure à 5 nœuds.

Si les décollages et atterrissages avec composante de vent arrière sont autorisés dans le manuel de vol, il faut tenir compte de 150 % au moins de toute composante de vent arrière signalé. Ces chiffres peuvent varier si l'on dispose d'un équipement anémométrique précis qui permette de mesurer avec exactitude la vitesse du vent au-dessus du point de décollage et d'atterrissage.

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

2.3 CONDITIONS D'EXPLOITATION

2.3.1 Pour les hélicoptères exploités en classe de performances 2 ou 3, pour toute phase de vol où la défaillance d'un moteur pourrait contraindre l'hélicoptère à exécuter un atterrissage forcé :

- l'exploitant doit fixer la visibilité minimale, en tenant compte des caractéristiques de l'hélicoptère, visibilité qui ne devrait pas toutefois être inférieure à 800 m dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 ;
- l'exploitant devrait s'assurer que la surface située au-dessous de la trajectoire de vol prévue permet au pilote d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

2.3.2 Les hélicoptères ne doivent pas être exploités en classe de performances 3 :

- sans référence visuelle avec la surface ;
- de nuit ; ou
- lorsque le plafond est inférieur à 180 m (600 ft).

Le texte du §8.2.3 contient une interprétation du principe consistant à « tenir compte de façon appropriée » d'un atterrissage forcé en sécurité (auquel il est fait référence à la Section II, Chapitre 8.3, § 8.3.1.2). Pour les États qui tirent parti de la Section II, Chapitre 8.3, § 8.3.4, ou qui ont évalué les risques et qui permettent des vols VFR de nuit, le texte du §8.2.3 doit être remplacé par un autre texte formulé en conséquence.

2.4 AIRE DE PRISE EN COMPTE DES OBSTACLES

2.4.1 Aux fins des exigences de franchissement d'obstacles exposées à la section 4 ci-dessous, un obstacle devrait être pris en considération lorsque sa distance latérale par rapport au point le plus proche de la surface qui se trouve au-dessous de la trajectoire de vol prévue ne dépasse pas :

- pour les vols VFR :
 - la moitié de la largeur minimale de la FATO (ou du terme équivalent utilisé dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (ou 0,75 D, si une largeur n'a pas été définie), plus 0,25 D (ou 3 m, si cette valeur est supérieure), plus :
0,10 DR, pour les vols VFR de jour
0,15 DR, pour les vols VFR de nuit
- pour les vols IFR :
 - 1,5 D (ou 30 m, si cette valeur est supérieure), plus :
0,10 DR, pour les vols IFR avec guidage de parcours précis
0,15 DR, pour les vols IFR avec guidage de parcours standard
0,30 DR, pour les vols IFR sans guidage de parcours
- dans le cas des vols dont la partie initiale du décollage est effectuée à vue et qui passent en IFR/IMC à un point de transition, les critères indiqués au § 2.4.1, alinéa a), s'appliquent jusqu'à ce point, et les critères indiqués au § 2.4.1, alinéa b), après ce point.

2.4.2 Pour les décollages utilisant une procédure de décollage avec recul (ou avec transition latérale) aux fins des exigences de franchissement d'obstacles exposés à la section 4 ci-dessous, un obstacle situé sous la trajectoire de recul (trajectoire latérale) doit être pris en considération lorsque sa distance latérale par rapport au point le plus proche de la surface qui se trouve au-dessous de la

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

trajectoire de vol prévue ne dépasse pas la moitié de la largeur minimale de la FATO (ou du terme équivalent défini dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (si une largeur n'a pas été définie, 0,75 D plus 0,25 D, ou 3 m, si cette valeur est supérieure) plus :

- (a) 0,10 de la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de jour ;
- (b) 0,15 de la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de nuit.

2.4.3 Les obstacles peuvent ne pas être pris en compte s'ils sont situés au-delà des distances ci-après :

- (a) 7 R pour les vols de jour s'il est assuré d'obtenir une bonne précision de navigation par référence à des repères visuels appropriés pendant la montée ;
- (b) 10 R pour les vols de nuit s'il est assuré d'obtenir une bonne précision de navigation par référence à des repères visuels appropriés pendant la montée ;
- (c) 300 m si la précision de navigation peut être obtenue au moyen d'aides de navigation appropriées ;
- (d) 900 m dans les autres cas.

Le guidage de parcours standard comprend le guidage par ADF et VOR. Le guidage de parcours précis comprend le guidage par ILS, MLS ou un autre système assurant une précision de navigation équivalente.

2.4.4 Le point de transition ne doit pas se trouver avant la fin de la TODRH dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 1, ou avant le DPATO dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 2.

2.4.5 En ce qui concerne la trajectoire d'approche interrompue, la divergence de l'aire de prise en compte des obstacles ne doit s'appliquer qu'après la fin de la distance de décollage utilisable.

2.5 SOURCE DES DONNEES DE PERFORMANCE

Les exploitants doivent veiller à ce que les données de performance approuvées figurant dans les manuels de vol des hélicoptères soient utilisées pour déterminer la conformité avec cet exemple, complétées au besoin par d'autres données acceptables pour l'État de l'exploitant.

3. CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX AIRES D'EXPLOITATION

3.1 FATO

Pour l'exploitation en classe de performances 1, les dimensions de la FATO devraient être au moins égales aux dimensions spécifiées dans le manuel de vol de l'hélicoptère.

Une FATO de dimensions inférieures à celles qui sont spécifiées dans le manuel de vol de l'hélicoptère peut être acceptée si l'hélicoptère est capable d'effectuer un vol stationnaire hors effet de sol avec un moteur hors de fonctionnement (HOG E OEI) et si les conditions du § 4.1 ci-dessous peuvent être respectées.

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

4. LIMITES D'EMPLOI RÉSULTANT DES PERFORMANCES

4.1 EXPLOITATION EN CLASSE DE PERFORMANCES 1

4.1.1 Décollage

4.1.1.1 La masse au décollage de l'hélicoptère ne doit pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser et pour permettre un taux de montée de 100 ft/min à 60 m (200 ft) et de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'héliport, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement et les moteurs restants fonctionnant à un régime de puissance approprié, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2 (Figure A-1).

4.1.1.2 Décollage interrompu

La masse au décollage doit être telle que la distance nécessaire pour le décollage interrompu ne dépasse pas la distance utilisable pour le décollage interrompu.

4.1.1.3 Distance de décollage

La masse au décollage doit être telle que la distance nécessaire au décollage ne dépasse pas la distance utilisable au décollage.

Comme autre solution, on peut ne pas tenir compte de l'exigence ci-dessus à condition qu'en cas de panne du moteur le plus défavorable constatée au TDP, l'hélicoptère puisse, si le décollage est poursuivi, franchir tous les obstacles depuis la fin de la distance utilisable au décollage jusqu'à la fin de la distance nécessaire au décollage, avec une marge verticale égale ou supérieure à 10,7 m (35 ft) (Figure A-2).

Dans le cas des héliports en terrasse, le règlement de navigabilité indique les marges appropriées par rapport au bord de l'héliport (Figure A-3).

4.1.1.4 Procédures de décollage avec recul (ou procédures avec transition latérale)

Les exploitants doivent veiller à ce que dans l'éventualité où le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner, tous les obstacles situés sous la trajectoire de recul (la trajectoire latérale) puissent être franchis avec une marge suffisante. Seuls les obstacles spécifiés au § 2.4.2 devraient être pris en compte.

4.1.2 Trajectoire de décollage

À partir de la fin de la distance nécessaire au décollage, lorsque le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement :

4.1.2.1 La masse au décollage doit être telle que la trajectoire de montée assure une marge verticale égale ou supérieure à 10,7 m (35 ft) pour les vols VFR, et à 10,7 m (35 ft) plus 0,01 DR pour les vols IFR, au-dessus de

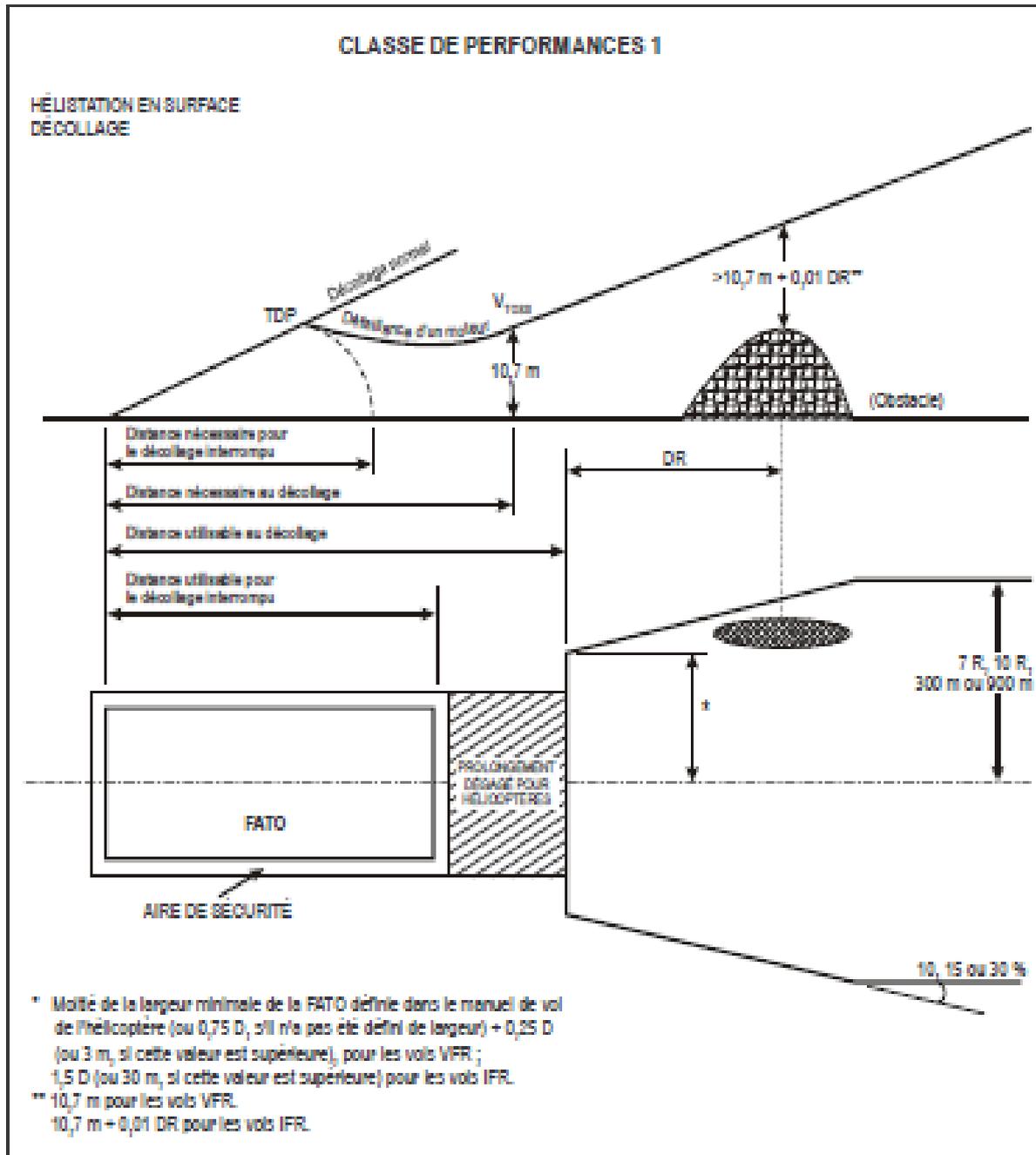


Figure A-1

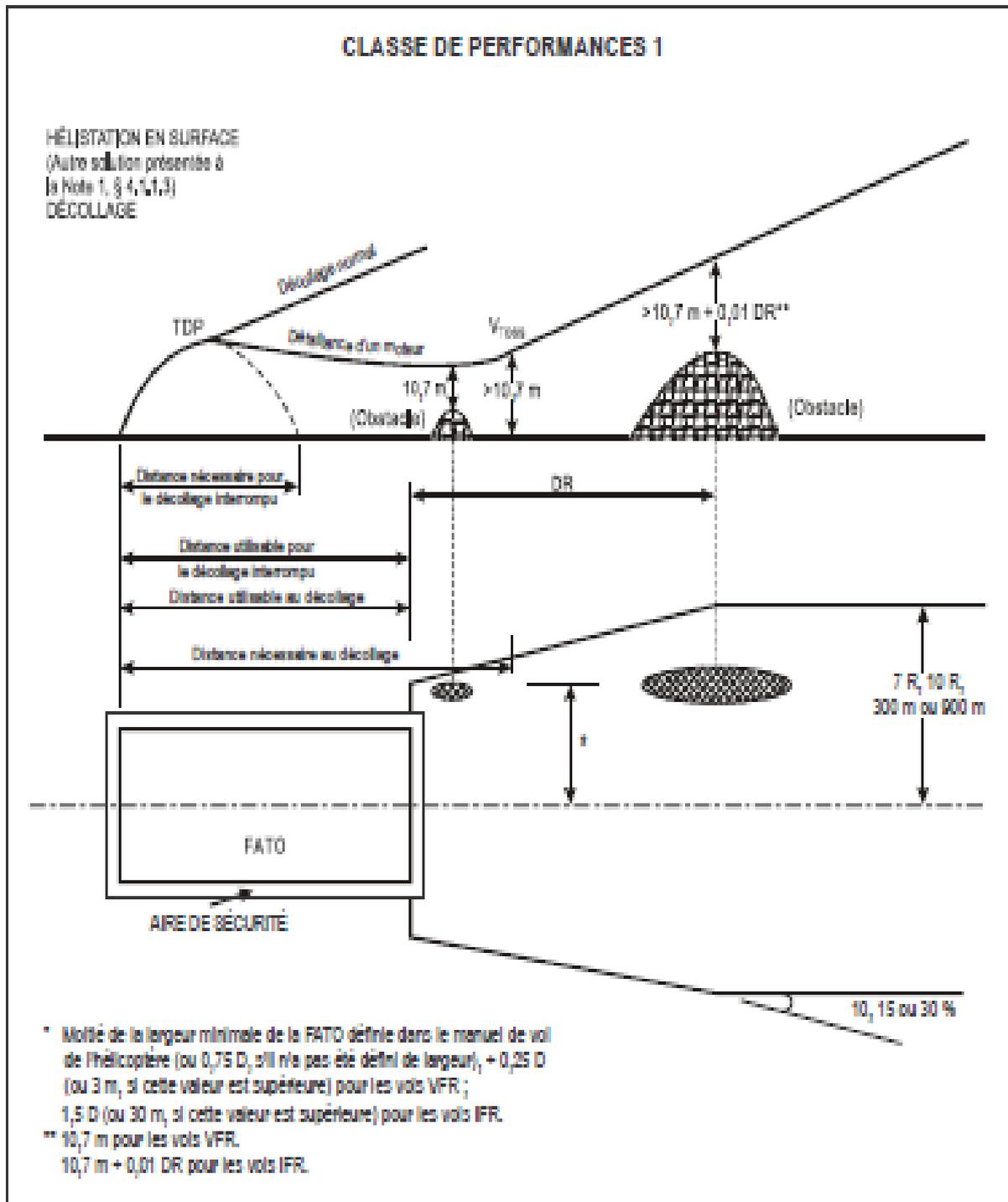


Figure A-2

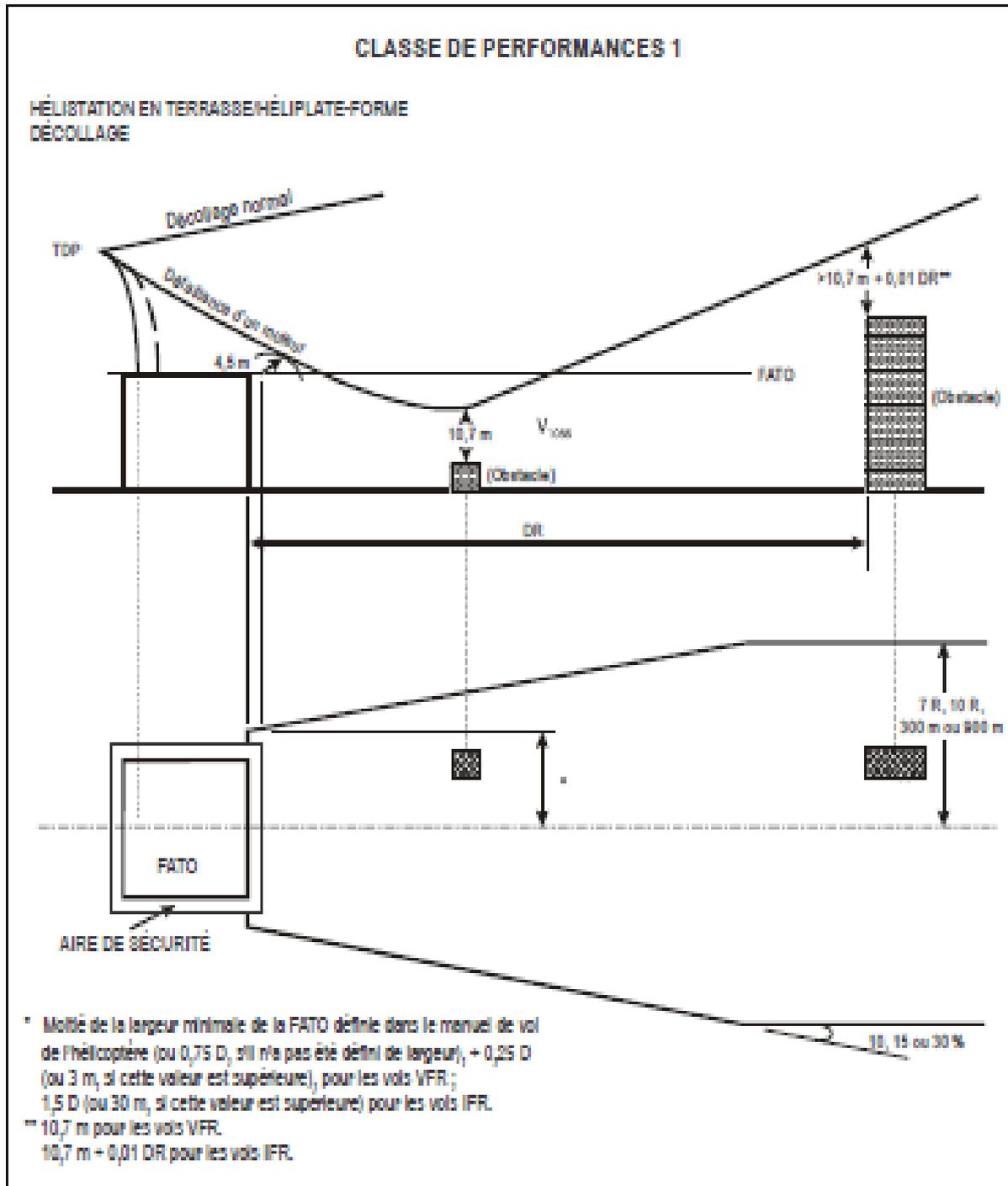


Figure A-3

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

4.1.2.2 En cas de changement de direction supérieur à 15 degrés, la marge de franchissement d'obstacles devrait être augmentée de 5 m (15 ft) à partir du point où le virage est amorcé. Ce virage ne devrait pas être amorcé avant que soit atteinte une hauteur de 60 m (200 ft) au-dessus de la surface de décollage, à moins que le manuel de vol ne l'autorise dans le cadre d'une procédure approuvée.

4.1.3 Croisière

La masse au décollage est telle qu'il est possible, en cas de défaillance du moteur le plus défavorable survenant en un point quelconque de la trajectoire de vol, de poursuivre le vol jusqu'à un emplacement d'atterrissage approprié et de respecter les altitudes minimales de vol pour la route à parcourir.

4.1.4 Approche, atterrissage et atterrissage interrompu (Figures A-4 et A-5)

La masse estimée à l'atterrissage à destination ou au dégagement devrait être telle que :

- elle ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser et pour permettre un taux de montée de 100 ft/min à 60 m (200 ft) et de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'hélistation, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement et les moteurs restants fonctionnant à un régime de puissance approprié, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2 ;
- la distance nécessaire à l'atterrissage ne dépasse pas la distance utilisable à l'atterrissage, à moins que l'hélicoptère ayant subi une défaillance du moteur le plus défavorable constatée au LDP puisse, à l'atterrissage, franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche ;
- en cas de défaillance du moteur le plus défavorable survenant en un point quelconque après le LDP, il est possible d'atterrir et de s'immobiliser dans les limites de la FATO ;
- en cas de défaillance du moteur le plus défavorable constatée au LDP ou à un point quelconque avant le LDP, il est possible soit d'atterrir et de s'immobiliser dans les limites de la FATO, soit de remettre les gaz tout en respectant les conditions des § 4.1.2.1 et 4.1.2.2.

Dans le cas des hélistations en terrasse, le règlement de navigabilité indique les marges appropriées par rapport au bord de l'hélistation.

4.2 EXPLOITATION EN CLASSE DE PERFORMANCES 2

4.2.1 Décollage (Figures A-6 et A-7)

La masse de l'hélicoptère au décollage ne devrait pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour les procédures à utiliser et pour permettre un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'hélistation, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement et les moteurs restants fonctionnant à un régime de puissance approprié, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2.

4.2.2 Trajectoire de décollage

À partir du DPATO ou, comme autre solution, à partir d'au plus tard 60 m (200 ft) au-dessus de la surface de décollage, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement, les conditions des § 4.1.2.1 et 4.1.2.2 devraient être respectées.

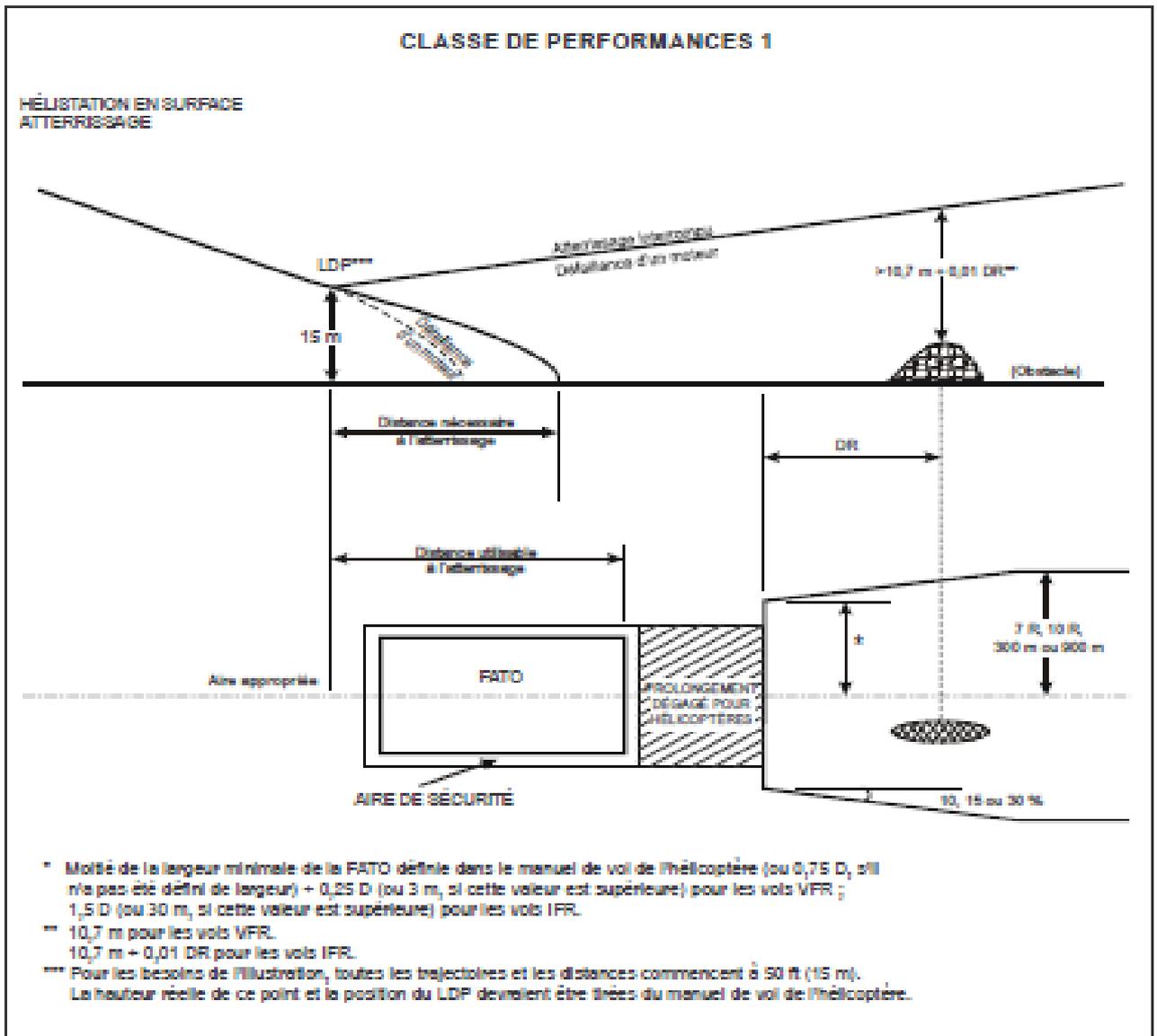


Figure A-4

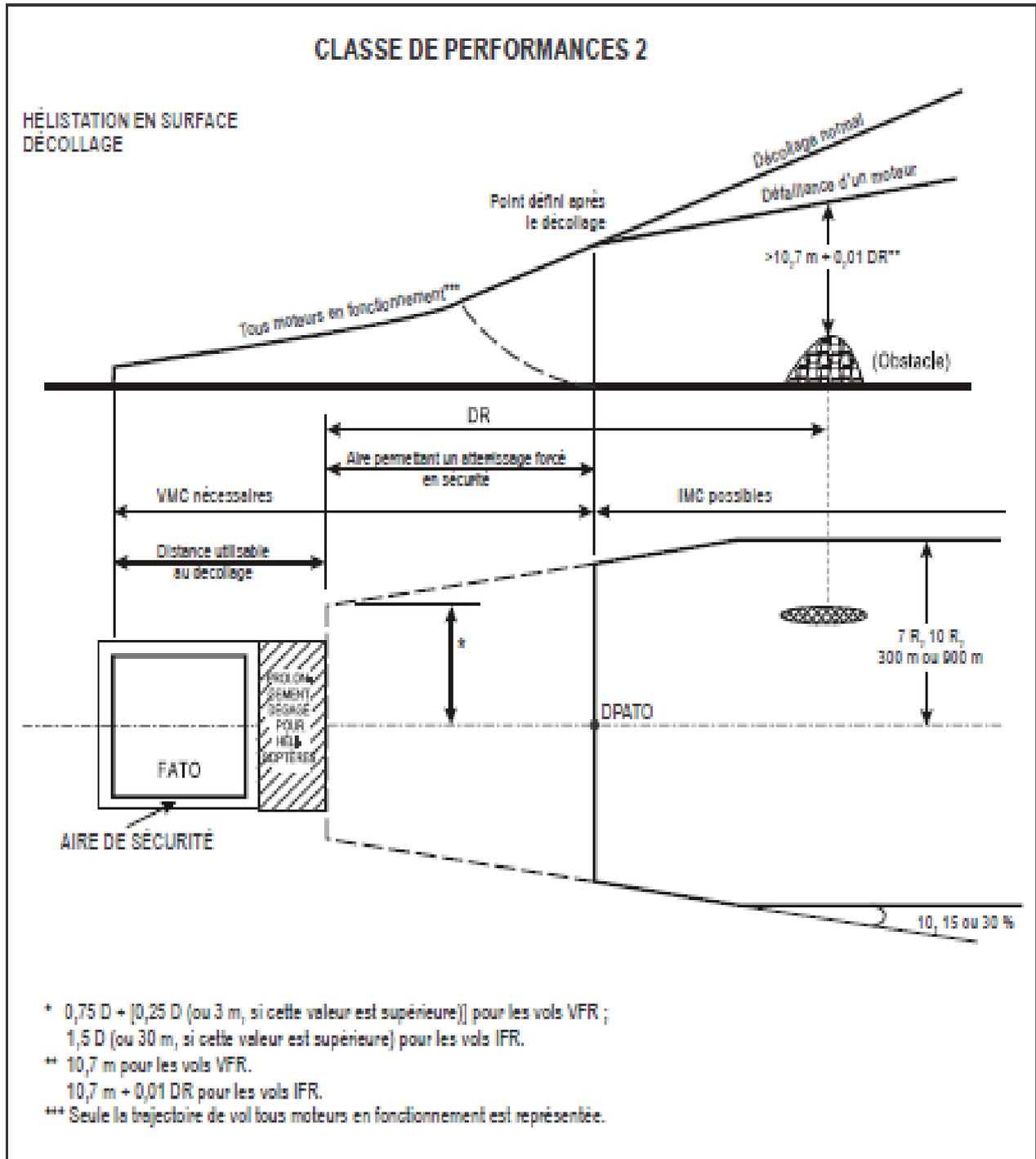


Figure A-6

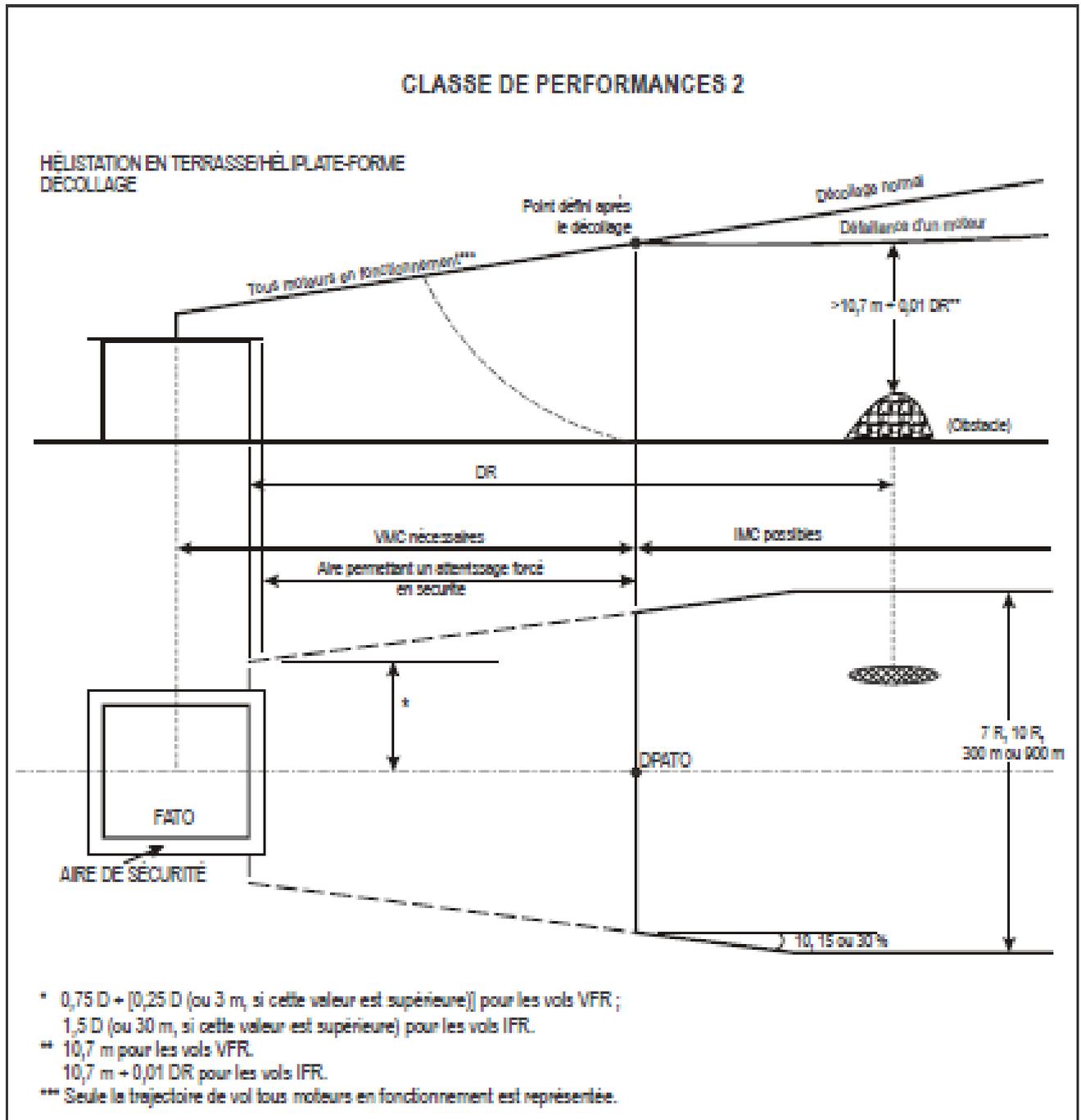


Figure A-7

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

4.2.3 Croisière

Les dispositions du § 4.1.3 doivent être respectées.

4.2.4 Approche, atterrissage et atterrissage interrompu (Figures A-8 et A-9)

La masse estimée à l'atterrissage à destination ou au dégagement doit être telle que :

- elle ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol, pour un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'hélistation, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement et les moteurs restants fonctionnant à un régime de puissance approprié, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2 ;
- il est possible, en cas de défaillance du moteur le plus défavorable survenant au DPBL ou avant, soit d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité, soit de remettre les gaz tout en respectant les exigences des § 4.1.2.1 et 4.1.2.2.
Seuls les obstacles spécifiés au § 2.4 devraient être pris en compte.

4.3 EXPLOITATION EN CLASSE DE PERFORMANCES 3

4.3.1 Décollage

La masse de l'hélicoptère au décollage ne doit pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol, pour un vol stationnaire en effet de sol tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2. Si les conditions sont telles qu'il n'est pas probable qu'un vol stationnaire en effet de sol soit établi, la masse au décollage ne doit pas dépasser la masse maximale spécifiée pour un vol stationnaire hors effet de sol tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage, compte tenu des paramètres spécifiés au §2.2.

4.3.2 Montée initiale

La masse au décollage doit être telle que la trajectoire de montée assure une marge verticale suffisante au-dessus de tous les obstacles situés sur la trajectoire de montée, tous les moteurs étant en fonctionnement.

4.3.3 Croisière

La masse au décollage est telle que, tous moteurs en fonctionnement, il est possible de respecter les altitudes minimales de vol pour la route à parcourir.

4.3.4 Approche et atterrissage

La masse estimée à l'atterrissage à destination ou au dégagement devrait être telle que :

- elle ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol, pour un vol stationnaire en effet de sol tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2.

Si les conditions sont telles qu'il n'est pas probable qu'un vol stationnaire en effet de sol soit établi, la masse au décollage ne doit pas dépasser la masse maximale spécifiée pour un vol stationnaire hors effet de sol tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage, compte tenu des paramètres spécifiés au § 2.2 ;

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

- (b) il est possible, tous moteurs en fonctionnement, d'interrompre l'atterrissage en un point quelconque de la trajectoire de vol et de franchir tous les obstacles avec une marge suffisante.

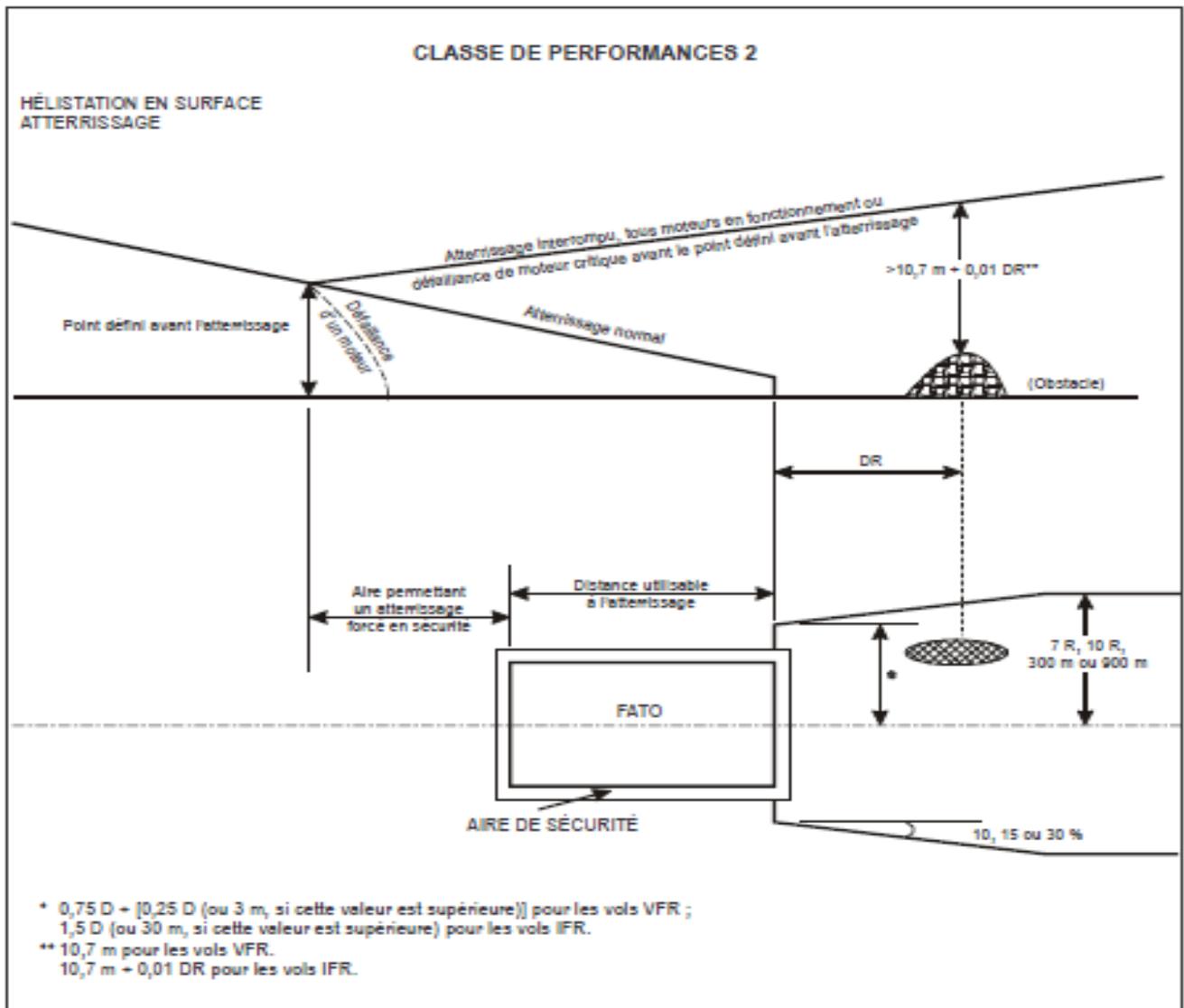


Figure A-8

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

NMO : 8.3.1.1-B. LIMITATIONS DU TEMPS DE VOL ET DE LA PÉRIODE DE SERVICE DE VOL

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 8.2.2.10(b)

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 Les limitations du temps de vol et de la période de service de vol sont établies à seule fin de réduire la probabilité d'une fatigue des membres d'équipage de conduite qui peut compromettre la sécurité des vols.

1.2 Afin de se prémunir contre un tel risque, il faut considérer deux types différents de fatigue : la fatigue temporaire et la fatigue accumulée. On peut décrire la fatigue temporaire comme la fatigue qu'éprouve normalement un individu en bonne santé après une période de travail, de tension physique ou nerveuse et qui disparaît normalement après une période suffisante de sommeil. Par contre, la fatigue accumulée peut se produire à la suite d'une fatigue temporaire, si le repos est retardé ou insuffisant, ou encore comme conséquence d'une somme de travail, de tension physique ou nerveuse dépassant la normale, sans que le sujet ait pu récupérer suffisamment.

1.3 Des limitations fondées sur les dispositions de la Partie III, Section II, de la présente Annexe permettent de se prémunir contre ces deux types de fatigue, car elles répondent :

1.3.1 À la nécessité de limiter le temps de vol de manière à éviter les deux types de fatigue.

1.3.2 À la nécessité de limiter le temps de service au sol, immédiatement avant un vol ou aux escales pendant une série de vols, de manière à éviter en particulier une fatigue temporaire.

1.3.3 À la nécessité de donner aux membres d'équipage de conduite la possibilité de se remettre de façon suffisante d'une fatigue.

1.3.4 À la nécessité de tenir compte des autres tâches connexes que le membre d'équipage de conduite peut être appelé à exécuter, de manière à éviter en particulier une fatigue accumulée.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Il incombe au pilote de s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale quelconque de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges. Il s'agit notamment de toute déficience physique ou mentale due à la fatigue.

2.2 Les limites indiquées dans les paragraphes ci-dessous doivent être considérées comme des conditions minimales et il incombe à l'exploitant de les adapter dans certains cas, en tenant compte des facteurs mentionnés ci-dessous. Les facteurs précis dont il doit être tenu compte sont les suivants :

- (a) la composition de l'équipage de l'aéronef ;
- (b) la probabilité de retards opérationnels ;
- (c) le type d'aéronef et les complexités de l'itinéraire telles que la densité de la circulation, les aides de navigation, la nature des équipements de bord, les difficultés de communications, le vol à

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

haute altitude dans un aéronef non pressurisé ou le vol dans un aéronef pressurisé avec une altitude de cabine élevée ;

- (d) la proportion de vol de nuit en cause ;
- (e) la mesure dans laquelle l'hébergement lors des étapes permet aux équipages de s'assurer un repos véritable ;
- (f) le nombre d'atterrissages et de décollages ;
- (g) la nécessité d'un horaire judicieux, procurant un haut degré de stabilité (à cet égard, des réserves satisfaisantes constituent un facteur important) ;
- (h) le manque de sommeil provenant de l'interruption du cycle normal sommeil/veille ;
- (i) l'environnement du poste de pilotage.

2.3 Pour des raisons de sécurité en vol, il incombe à l'exploitant de s'assurer que les membres d'équipage qui assurent, pour le compte de l'employeur, des périodes de service autres que les périodes de service de vol disposent au moins des périodes minimales de repos requises avant d'exercer des fonctions en vol.

3. DÉFINITIONS

Membre d'équipage en mise en place. Membre d'équipage mis en place par l'exploitant, par voie aérienne ou voie de surface.

Période de repos. Toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage de conduite est dégagé de tout service par l'exploitant.

Période de service. Temps durant lequel un membre d'équipage de conduite exerce toute fonction à la demande de son employeur.

Période de service de vol. Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Réserve. Période de temps définie au cours de laquelle un membre d'équipage peut être appelé à prendre son service avec un temps de préavis minimal.

Secteur de vol. Un vol, ou l'un quelconque d'une série de vols, qui commence à un poste de stationnement d'aéronef et se termine à un poste de stationnement d'aéronef.

Le secteur de vol comprend :

- la préparation du vol,
- le temps de vol,
- la période de temps après le secteur de vol ou la série de secteurs de vol.

Série de vols. Deux ou plusieurs secteurs de vol accomplis entre deux périodes de repos.

Temps d'escale. Temps passé au sol pendant une période de service de vol entre deux secteurs de vol.

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

Temps de vol — hélicoptères. Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

4. OBSERVATIONS SUR LES DÉFINITIONS

4.1 Temps de vol

La définition du temps de vol est nécessairement très générale, mais dans le contexte des limitations, il est évidemment prévu d'appliquer cette définition aux membres d'équipage de conduite conformément à la définition correspondante de l'expression « membre d'équipage de conduite ». D'après cette dernière définition, un membre d'équipage titulaire d'une licence et qui voyage comme passager ne peut être considéré comme membre d'équipage de conduite ; cependant, un voyage ainsi effectué doit être pris en considération dans la détermination des périodes de repos.

4.2 Périodes de service de vol

4.2.1 La définition de la période de service de vol est destinée à couvrir une période de service continue qui comprend toujours un vol ou une série de vols. Elle est formulée de manière à englober toutes les fonctions qu'un membre d'équipage de conduite peut être appelé à exécuter, depuis le moment où il se présente à son lieu de travail, le jour d'un vol, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols. Il est jugé nécessaire d'établir des limitations pour cette période, car les activités d'un membre d'équipage de conduite dans le cadre d'une telle période pourraient éventuellement causer une fatigue — temporaire ou accumulée — susceptible de compromettre la sécurité d'un vol. Par ailleurs (du point de vue de la sécurité des vols), il n'y a pas de raison de fixer des limitations pour toute autre période au cours de laquelle un membre d'équipage de conduite exécute une tâche qui lui est assignée par l'exploitant. Une telle tâche ne devrait donc entrer en ligne de compte dans l'élaboration des dispositions relatives aux périodes de repos que parce qu'elle constitue l'un des nombreux facteurs susceptibles d'entraîner une fatigue.

4.2.2 La définition n'implique pas qu'on doive inclure, par exemple, le temps nécessaire à un membre d'équipage de conduite pour se rendre de son domicile à son lieu de travail.

4.2.3 Une importante garantie pourrait être introduite si les États et les exploitants reconnaissaient à un membre d'équipage le droit de refuser une nouvelle affectation à un service en vol s'il ressent une fatigue d'une nature telle que la sécurité du vol puisse être compromise.

4.3 Périodes de repos

La définition de la période de repos implique l'absence de tout service. La période de repos a pour objet de dissiper la fatigue ; la façon d'obtenir ce résultat relève de la responsabilité de l'intéressé.

5. TYPES DE LIMITATIONS

5.1 Les limitations peuvent être classées sommairement selon la période à laquelle elles se rapportent : ainsi, la majorité des États qui ont communiqué des indications à l'OACI prescrivent pour le temps de vol des limites quotidiennes, mensuelles et annuelles, un grand nombre spécifient également des limites trimestrielles de temps de vol. Il suffit probablement de prescrire une limite

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

quotidienne pour la période de service de vol. Cependant, il faut reconnaître que ces limites varient beaucoup, en fonction de la diversité des conditions.

5.2 Dans l'élaboration de règlements sur les limitations du temps de vol, il convient de faire intervenir l'effectif de l'équipage et la mesure dans laquelle les diverses tâches peuvent être réparties entre les membres d'équipage. Lorsqu'il existe à bord des postes de repos satisfaisants qui permettent à un membre d'équipage de s'étendre et de s'isoler dans une certaine mesure pour se reposer, les périodes de service de vol peuvent être prolongées. Il est nécessaire de prévoir des moyens satisfaisants de repos au sol aux emplacements où le personnel doit bénéficier de périodes de repos. De plus, les États ou les exploitants devraient dûment tenir compte des facteurs suivants : densité de la circulation ; aides de navigation et moyens de télécommunications ; rythme du cycle travail-repos ; nombre d'atterrissages et de décollages ; caractéristiques de performances et de maniabilité des aéronefs ; enfin, conditions météorologiques.

6. MODÈLE DE TABLEAU

Le modèle de tableau ci-après indique l'une des nombreuses présentations qui peuvent être adoptées pour mettre en application la norme du § 2.2.10.2, Section II.

Membre d'équipage	Durée maximale de la période de service de vol, en 24 heures	Temps de vol maximal (heures)				Périodes de repos	
		Par jour (24 heures)	Par mois	Par trimestre	Par an	Par jour	Par semaine
Pilote commandant de bord							
Copilote							

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

NMO : 8.4.1.4-A SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

Les spécifications de navigabilité et d'exploitation prévues le RACD 05 au chapitre Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères répondent aux exigences suivantes.

1. FIABILITE DU MOTEUR

1.1 Approbation et maintien de l'approbation des moteurs équipant des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

1.1.1 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un type de moteur déjà en service, il faut démontrer une fiabilité correspondant à un taux de perte de puissance nominale inférieur à 1 pour 100 000 heures de fonctionnement, sur la base d'un processus de gestion de risque.

Dans le présent contexte, on entend par « perte de puissance » une diminution considérable de la puissance imputable à la conception, à l'entretien ou à l'installation du moteur ou d'un de ses éléments, y compris la conception ou l'installation du circuit de carburant ou du système de commande du moteur (voir la NMO 8.4.1.4-B).

1.1.2 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un nouveau type de moteur, l'État de conception évalue chaque modèle de moteur du point de vue de son admissibilité pour l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

1.1.3 Pour maintenir l'approbation, l'État de conception, dans le cadre du processus de maintien de la navigabilité, veille à ce que la fiabilité du moteur demeure compatible avec l'intention de la norme énoncée au § 1.1.1.

1.2 L'exploitant a la responsabilité d'un programme de suivi permanent des tendances des moteurs.

1.3 Pour tenir au minimum la probabilité d'une panne en vol, le moteur est équipé :

- (a) s'il s'agit d'un moteur à turbine, d'un système de réallumage automatique ou d'un système d'allumage continu à commande manuelle, à moins qu'il n'ait été déterminé lors de la certification qu'un tel système n'est pas nécessaire compte tenu des conditions environnementales probables d'utilisation du moteur ;
- (b) d'un système magnétique de détection de particules, ou d'un système équivalent, pour le moteur, la boîte d'accessoires et la boîte de réduction, relié à un voyant d'avertissement situé dans le poste de pilotage ; et
- (c) d'un moyen qui assure la poursuite du fonctionnement du moteur dans une gamme de puissance suffisante pour terminer le vol en sécurité en cas de toute panne raisonnablement prévisible du régulateur de carburant.

2. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT

Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC sont dotés des systèmes et de l'équipement suivants, qui sont destinés à garantir la poursuite du vol en sécurité ou à aider à l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur, dans toutes les conditions d'utilisation admissibles :

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

- (a) soit deux systèmes distincts de génération électrique, chacun étant capable d'alimenter toutes les combinaisons probables de charges électriques continues en vol pour les instruments, l'équipement et les systèmes nécessaires au vol en IMC, soit une source primaire d'électricité et une batterie de secours ou une autre source de courant électrique capable d'alimenter 150 % des charges électriques totales de tous les instruments et équipements nécessaires pour assurer la sécurité des opérations d'urgence de l'hélicoptère pendant au moins une heure ;
- (b) un système d'alimentation électrique d'urgence d'une capacité et d'une autonomie permettant au moins, en cas de perte de la génération électrique normale :

Si une batterie est utilisée pour remplir l'exigence relative à une seconde source de courant électrique [voir § 2, alinéa a), ci-dessus], une alimentation électrique supplémentaire peut ne pas être nécessaire.

- (1) de maintenir en fonctionnement tous les instruments de vol, systèmes de communication et systèmes de navigation essentiels durant une descente depuis l'altitude maximale homologuée en configuration d'autorotation jusqu'à la fin de l'atterrissage ;
 - (2) de maintenir en fonctionnement le système de stabilisation, s'il y a lieu ;
 - (3) de sortir le train d'atterrissage, s'il y a lieu ;
 - (4) au besoin, d'alimenter un réchauffeur de tube de pitot, qui doit faire fonctionner un indicateur de vitesse anémométrique bien visible pour le pilote ;
 - (5) d'allumer le phare d'atterrissage ;
 - (6) de faire une tentative de redémarrage du moteur, s'il y a lieu ;
 - (7) de faire fonctionner le radioaltimètre ;
- (c) un radioaltimètre ;
- (d) un système de pilotage automatique, si l'intention est d'en utiliser un en remplacement d'un second pilote. En pareil cas, l'Autorité s'assure que l'exploitant indique clairement toutes les conditions ou limitations imposées à l'utilisation de ce système ;
- (e) un moyen de faire au moins une tentative de redémarrage du moteur ;
- (f) un système de navigation de surface dont l'emploi en vol IFR a été approuvé, qui peut être utilisé afin de trouver une aire appropriée pour un atterrissage en cas d'urgence ;
- (g) un phare d'atterrissage indépendant du train d'atterrissage rétractable et capable d'éclairer suffisamment la zone de toucher en cas d'atterrissage forcé de nuit ;
- (h) un système d'avertissement d'incendie de moteur.

3. SPÉCIFICATIONS MINIMALES RELATIVES A L'ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉQUIPEMENT

L'Autorité établit les spécifications minimales relatives à l'état de fonctionnement de l'équipement nécessaire pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC.

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

4. RENSEIGNEMENTS DU MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation indique les limitations, les procédures, l'état d'approbation et les autres renseignements applicables à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

5. COMPTE RENDU D'ÉVÈNEMENTS

5.1 Les exploitants qui ont reçu une approbation pour effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC rendent compte de tous les cas de panne, d'anomalie de fonctionnement ou de défectuosité grave à l'Autorité, qui, à son tour, notifie l'État de conception.

5.2 L'Autorité suit l'exploitation des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC de façon à pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le maintien du niveau de sécurité voulu. L'Autorité signale les événements d'importance ou les tendances soulevant des préoccupations particulières au titulaire du certificat de type concerné et à l'État de conception.

6. PLANIFICATION DE L'EXPLOITANT

La planification de route de l'exploitant tiendra compte de tous les renseignements utiles dans l'évaluation des routes ou régions de vol envisagées, notamment les suivants :

- la nature du terrain à survoler, y compris la possibilité d'y exécuter un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur ou d'anomalie de fonctionnement grave ;
- les renseignements météorologiques, y compris les éléments saisonniers et les autres phénomènes météorologiques défavorables pouvant nuire au vol ; et
- les autres critères et limitations spécifiés par l'Autorité.

7. EXPÉRIENCE, FORMATION ET VERIFICATION DES EQUIPAGES DE CONDUITE

7.1 L'Autorité prescrit l'expérience minimale requise des équipages de conduite pour les vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

7.2 Le programme de formation et de vérification des équipages de conduite de l'exploitant convient à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC et porte sur les procédures normales, anormales et d'urgence et, en particulier, sur la détection des pannes de moteur, y compris la descente en vue d'un atterrissage forcé en IMC, ainsi que, dans le cas d'hélicoptères monomoteurs, la mise en autorotation stabilisée.

8. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant démontre sa capacité à assurer une exploitation en classe de performances 3 en IMC, dans le cadre d'un processus de certification et d'approbation spécifié par l'Autorité.

Note- Des indications sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurent dans la **NMO 8.4.1.4-B**.

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

NMO : 8.4.1.4-B. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES RELATIFS À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

1. OBJET ET PORTÉE

La présente norme a pour objet de fournir des indications supplémentaires sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurant au RACD 05, chapitre Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères et à la NMO 8.4.1.4-A, spécifications qui ont été conçues en vue de la réalisation du niveau de sécurité d'ensemble prévu pour l'exploitation approuvée d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

2. FIABILITÉ DU MOTEUR

2.1 Le taux de perte de puissance spécifié au RACD 05, chapitre Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères et au § 1 de la NMO 8.4.1.4-A doit être établi sur la base de données provenant de vols commerciaux de transport complétées par des données appropriées issues de vols effectués dans des circonstances similaires. Cette évaluation nécessite une expérience en service, à savoir un certain nombre d'heures, acceptable pour l'Autorité, sur la combinaison hélicoptère/moteur réelle considérée, à moins que des essais supplémentaires n'ont pas été conduits ou qu'une expérience a été acquise sur des variantes suffisamment similaires du moteur utilisé.

2.2 Pour l'évaluation de la fiabilité du moteur, les éléments de preuve devraient être tirés d'une base de données sur le parc aérien mondial, couvrant un échantillonnage aussi vaste que possible de vols considérés comme étant représentatifs, base qui a été compilée par les titulaires des certificats de type concernés et contrôlée par les États de conception. Étant donné que les comptes rendus d'heures de vol ne sont pas obligatoires pour bien des types d'exploitants, on peut recourir à des estimations statistiques appropriées pour élaborer les données sur la fiabilité du moteur. Les données concernant les exploitants ayant reçu une approbation pour les vols en question, y compris les comptes rendus de suivi des tendances et les comptes rendus d'événements, devraient également être contrôlées et examinées par l'Autorité pour s'assurer que rien n'indique que l'expérience de l'exploitant n'est pas satisfaisante.

2.2.1 Le processus de suivi des tendances des moteurs devrait comprendre les éléments suivants :

- (a) un programme de contrôle de la consommation d'huile, fondé sur les recommandations du constructeur ;
- (b) un programme de contrôle de l'état du moteur, décrivant les paramètres à contrôler, la méthode de collecte des données et le processus d'action correctrice ; ce programme doit être fondé sur les recommandations du constructeur. Le but de ce contrôle est de détecter dès que possible toute détérioration du moteur afin que des mesures correctives sont prises avant que la sécurité du vol n'en souffre.

2.2.2 Un programme de fiabilité doit être établi pour le moteur et les systèmes connexes. Ce programme doit tenir compte des heures de vol effectuées dans la période considérée et du taux de perte de puissance, pour toutes les causes, établi sur une base statistique appropriée. Le processus de compte rendu d'événement doit porter sur tous les éléments concernant la capacité d'effectuer des vols en IMC dans de bonnes conditions de sécurité. Les données doivent être à la disposition du titulaire du certificat de type et de l'État de conception pour qu'ils puissent établir si les niveaux de fiabilité voulus sont obtenus. Toute tendance défavorable soutenue doit donner lieu à une évaluation

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

immédiate par l'exploitant en consultation avec le ou les États de conception et les titulaires de certificat de type en vue de déterminer les mesures à prendre pour rétablir le niveau de sécurité voulu.

La période effectivement choisie doit rendre compte de l'utilisation d'ensemble et de la pertinence de l'expérience concernée (par exemple, les données initiales peuvent ne pas être pertinentes en raison de modifications ultérieures obligatoires qui ont pu avoir eu une incidence sur le taux de perte de puissance). Après l'introduction d'une nouvelle variante de moteur et tandis que l'utilisation d'ensemble est relativement restreinte, l'expérience totale disponible peut avoir à être utilisée pour tenter de réaliser une moyenne statistiquement significative.

2.3 Le taux de perte de puissance doit être déterminé sous forme de moyenne mobile sur une période appropriée. Le taux de perte de puissance a été retenu plutôt que le taux d'arrêt des moteurs en vol, car il est considéré comme étant plus approprié pour un hélicoptère exploité en classe de performances 3. Si une panne survient sur un hélicoptère exploité en classe de performances 1 ou 2, causant une perte de puissance importante mais non pas totale d'un moteur, il est probable que ce moteur est arrêté étant donné que l'on dispose encore de suffisamment de puissance, tandis que sur un hélicoptère exploité en classe de performances 3, on peut bien décider d'utiliser la puissance résiduelle pour prolonger la distance de vol plané.

3. MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation doit contenir tous les renseignements nécessaires pour l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, notamment tout ce qui concerne l'équipement supplémentaire, les procédures et la formation requise pour ce type d'exploitation, les routes et/ou régions d'exploitation, ainsi que des renseignements sur l'aire probable d'atterrissage (y compris la planification et les minimums opérationnels).

4. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

Le processus de certification ou de validation de l'exploitant spécifié par l'Autorité doit garantir l'adéquation des procédures normales, anormales et d'urgence établies par l'exploitant, y compris les mesures à prendre en cas de panne de moteur, de système ou d'équipement. En plus des exigences normales de certification ou de validation de l'exploitant, il faut tenir compte des éléments ci-après dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

- confirmation de la fiabilité de la combinaison hélicoptère/moteur (voir la NMO 8.4.1.4-A, § 1)
- procédures de formation et de vérification spécifiques et appropriées, comme il est prévu à la NMO 8.4.1.4-A, § 7 ;
- programme de maintenance élargi de façon à porter sur l'équipement et les systèmes indiqués dans la NMO 8.4.1.4A, § 2 ;
- LME modifiée pour tenir compte de l'équipement et des systèmes nécessaires à l'exploitation en IMC ;
- planification et minimums opérationnels appropriés à l'exploitation en IMC ;
- procédures de départ et d'arrivée et toutes limitations de route/région ;
- qualifications et expérience du pilote ;

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

- (h) manuel d'exploitation, y compris les limitations, les procédures d'urgence, les routes ou les régions d'exploitation, LME et procédures normales concernant l'équipement mentionné dans la NMO 8.4.1.4A, § 2.

5. APPROBATION OPÉRATIONNELLE ET SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

5.1 L'approbation d'effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, spécifiée dans le certificat de l'exploitant ou tout document équivalent, doit indiquer les combinaisons particulières cellule/moteur, y compris la norme de conception de type applicable aux vols en question, les hélicoptères spécifiques approuvés et les régions ou les routes où se déroulent les vols.

5.2 Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doit comprendre une déclaration de certification de l'équipement supplémentaire requis et du programme de maintenance et de fiabilité de cet équipement, y compris le moteur.

FIN DU DOCUMENT