
	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

FICHE N° :		
Entité Responsable de la proposition d'élaboration /d'amendement :		
DIRECTION DE LA SECURITE DES AERODROMES		
Nom du Responsable : KABOMBO MANDAMUNA JOSEPH		
Source de l'amendement		
<input checked="" type="checkbox"/> OACI Réf. courrier : AN 4/27 Réf. Courrier : AN10/1.1, AN 11/1.3.33, AN11/6.3.32, AN3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN4/27 et AN 2/33-20/73 du 30 juillet 2020.	<input checked="" type="checkbox"/> Entité AAC/RDC <input type="checkbox"/> BPEA Réf. Courrier : AAC/105/DSA/JKM/MDE/032/20 du 13 au 15 juillet 2020.	<input type="checkbox"/> Industrie/public Réf. courrier :
Document élaboré ou à amender.	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE RELATIF AUX AÉRODROMES (RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodrômes » 1^{ère} édition : Août 2020 Amendement 00: 20/08/2020	
Objet de la proposition d'amendement.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Adoption de l'Amendement n° 3 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodrômes (PANS-Aérodrômes, Doc 9981) (Question 14.1.2 du Conseil). ➤ Création du RACD 14 Volume IV, par basculement de dénomination des "procédures spécifiques pour les services de navigation aérienne – aérodrômes (POAAC-AGA-14-03) " vers « Règlement Aéronautique relatif aux Aérodrômes RACD 14 - Volume IV, Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodrômes ». ➤ Adoption de l'Amendement no 4 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodrômes (PANS-Aérodrômes, Doc 9981). 	
*Contenu de la proposition d'amendement.	L'amendement porte sur huit (8) nouveaux chapitres portant sur la gestion opérationnelle quotidienne des aérodrômes : <ul style="list-style-type: none"> ➤ formation ; ➤ inspections de l'aire de mouvement ; ➤ travaux en cours (WIP) ; ➤ contrôle des objets intrus (FOD) ; ➤ gestion du risque animalier ; ➤ sécurité de l'aire de trafic ; ➤ sécurité des pistes ; ➤ système de permis de conduire côté piste et exigences de sécurité applicables aux véhicules/à l'équipement ; ➤ et amendement corrélatif des PANS-Aérodrômes concernant les spécifications d'aérodrôme; ➤ dimensions minimales des panneaux de signalisation ; ➤ systèmes autonomes de détection des aéronefs ; ➤ aides visuelles pour signaler les pistes et voies de circulation ou des parties de piste ou de voie de circulation fermées ; ➤ formation du personnel d'aérodrôme ; ➤ procédures relatives à la gestion de la faune, sécurité de l'aire de trafic et établissement du permis de conduire côté piste. 	

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Procédures Spécifiques pour les services de navigation aérienne— aéroports (POAAC-AGA-14-03) 1^{ère} édition : Octobre 2018 Amendement 01 du 18/06/2019 en Règlement Aéronautique relatif aux Aéroports (RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aéroports 1^{ère} édition : Août 2020 Amendement 02 du 20/08/2020. ➤ Modifications des dates d'application des SARP et des PANS relatives au format de compte rendu mondial (GRF) amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes en raison de la pandémie de COVID-19.
Documents de référence de la proposition d'amendement.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'Annexe 14, Volume I Conception et Exploitation Technique des Aéroports, Huitième édition, juillet 2018, Amendement n° 15. ➤ L'Annexe 14, Volume I Conception et Exploitation Technique des Aéroports, Huitième édition, juillet 2018, Amendement n° 16. ➤ Procédures pour les services de navigation aérienne — Aéroports (PANS-Aéroports, Doc 9981). ➤ Lettre aux États AN 4/27-18/252 du 16 juillet 2018 et AN 4/1.1.59-18/1033 du 18 décembre 2018. ➤ Examen préliminaire par la Commission et n° de WP du 13 mars 2018 (ANC 207-9) AN-WP/9130, DP n° 1 et AN-WP/9130.PDP et du 4 octobre 2018 (ANC 209-3) AN-WP/9267, DP n° 1 et AN-WP/9267.PDP. ➤ Examen final par la Commission et n° de WP du 7 mars 2019 (ANC 210-7) AN-WP/9292 et DP n° 1 et du 5 juin 2019 (ANC 211-10) AN-WP/9323, Additif no 1 et DP n° 1. ➤ Nombre de réponses au moment de l'examen final 1. ➤ 49 États, contractants (18), 6 organisations internationales, Total : 55 réponses et 64 États, contractants (18) ,6 organisations internationales. ➤ Total : 70 réponses. ➤ Lettre aux États AN10/1.1,AN 11/1.3.33, AN11/6.3.32, AN3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN4/27 et AN 2/33-20/73 du 30 juillet 2020.


NB : Le texte de l'amendement est présenté de la manière suivante :

~~Le texte à supprimer est rayé~~ : Suppression.

Le nouveau texte est présenté en grisé : Addition.

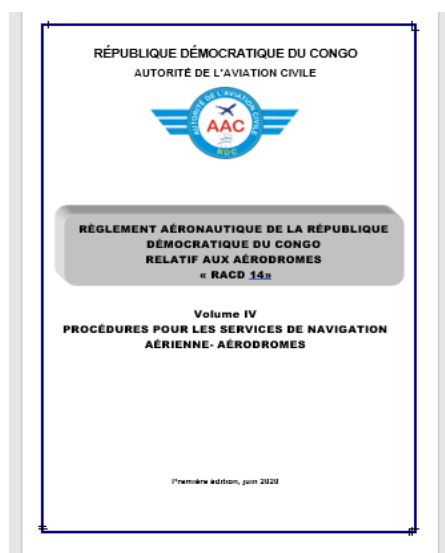
~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi, en grisé, du texte qui le remplace : Remplacement.

Trois points de suspension entre parenthèse (...) : Texte non touché.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018


CONTENU DE L'AMENDEMENT

PAGE DE GARDE



RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
DU CONGO
RELATIF AUX AÉRODOMES
« RACD 14 »

Volume IV
PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE - AÉRODOMES.


	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

1. SOMMAIRE

(...)

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. SOMMAIRE.....	iii
2. TABLE DES MATIÈRES.....	x
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	xix
4. LISTE DES AMENDEMENTS.....	xx
5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....	xxi
6. ABREVIATIONS ET SIGLES.....	xxiii
PARTIE I — CERTIFICATION DES AÉRODROMES, ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ ET COMPATIBILITÉ DES AÉRODROMES.....	
CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS.....	
(...)	
CHAPITRE 2 : CERTIFICATION DES AÉRODROMES	
(...)	
SUPPLÉMENT C AU CHAPITRE 2	
(...)	
PARTIE II — GESTION OPÉRATIONNELLE DES AÉRODROMES.....	
CHAPITRE 1 FORMATION.....	
1.1 GÉNÉRALITÉS.....	
1.2 OBJECTIFS.....	
1.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES.....	
1. FORMATION INITIALE.....	
2. FORMATION PÉRIODIQUE.....	
3. FORMATION DE RECYCLAGE.....	
CHAPITRE 4 2 : FORMAT DE COMPTE RENDU UTILISANT LE RAPPORT STANDARD SUR L'ÉTAT DES PISTES (RCR)(Applicable le 4 novembre 2021).....	
4.1.1 2.1.1 GÉNÉRALITÉS.....	
4.1.2 2.1.2 OBJECTIFS.....	
4.1.3 2.1.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES.....	
4.2 2.2 MAINTENANCE ENTRETIEN DE L'AIRE DE MOUVEMENT D'AÉRODROME.....	
SUPPLEMENT A AU CHAPITRE 4 CHAPITRE 2.....	
MÉTHODES D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES(Applicable le 4 novembre 2021).....	
(...)	
CHAPITRE 3 : INSPECTIONS DE L'AIRE DE MOUVEMENT.....	
3.1 GÉNÉRALITÉS.....	
3.2 OBJECTIFS.....	
3.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES.....	
3.3.2 INSPECTION DE L'AIRE DE MANŒUVRE.....	
3.3.3 INSPECTION DE L'AIRE DE TRAFIC.....	
3.3.4 INSPECTION DES AIDES VISUELLES.....	
APPENDICE AU CHAPITRE 3.....	

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

PROCÉDURES GÉNÉRALES D'INSPECTION ET DE COMPTE RENDU DOCUMENTÉ DE L'ÉTAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT

1. PROCÉDURE

2. COMPTE RENDU

3. NIVEAUX D'INSPECTION

3.3 INSPECTIONS QUOTIDIENNES (NIVEAU 1)

3.3.8 Zones à l'extérieur des limites de l'aérodrome

3.4 INSPECTIONS REGULIERES (NIVEAU 2)

CHAPITRE 4 : TRAVAUX EN COURS

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.2 OBJECTIFS

4.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 4

1. EXPLOITATION SUR PISTE DE LONGUEUR RÉDUITE

APPENDICE 2 AU CHAPITRE 4

PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE CHANTIER

SUPPLEMENT AU CHAPITRE 4

CHAPITRE 5 : CONTRÔLE DES OBJETS INTRUS (FOD)

5.1 GÉNÉRALITÉS

5.2 OBJECTIFS

5.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

5.3.1 Prévention des FOD

5.3.2 Détection des FOD

5.3.3 Enlèvement des FOD

5.3.4 Évaluation des FOD

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 5

FORMATION SUR LES FOD

APPENDICE 2 AU CHAPITRE 5

MESURES DE PRÉVENTION DES FOD

1. SOURCES DE FOD

2. RAVITAILLEMENT DES AÉRONEFS

3. MAINTENANCE DES AÉRONEFS

4. FRET AÉRIEN

5. TRAVAUX DE CONSTRUCTION

6. ENTRETIEN DE L'AÉRODROME

6.4 Chaussées

6.5 Autres surfaces d'aérodrome

APPENDICE 3 AU CHAPITRE 5

DÉTECTION, ENLÈVEMENT ET ÉVALUATION DES FOD

1. DÉTECTION DES FOD

2. MÉTHODES ET TECHNIQUES DE DÉTECTION DES FOD

2.1 Détection manuelle

2.2 Technologies de détection

3. ENLÈVEMENT DES FOD

4. ÉQUIPEMENT D'ENLÈVEMENT DES FOD

4.2 Systèmes mécaniques

4.4 Conteneurs de FOD

5. OPÉRATIONS D'ENLÈVEMENT

6. ÉVALUATION DES FOD

6.1 Compte rendu de présence de FOD


7. ENREGISTREMENT DES FOD

8. AMÉLIORATION CONTINUE


CHAPITRE 6 : GESTION DU RISQUE ANIMALIER

6.1 GÉNÉRALITÉS

6.2 OBJECTIFS

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

6.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES	
6.3.1 Programme de gestion du péril animalier (WHMP)	
6.3.5 Gestion des habitats et de l'utilisation des terrains.....	
6.3.6 Effarouchement et dissuasion.....	
6.3.7 Coordination avec les parties prenantes.....	
6.3.8 Formation du personnel	
APPENDICE 1 AU CHAPITRE 6	
FORMATION AU CONTRÔLE DE LA FAUNE	
1. FORMATION INITIALE	
2. FORMATION PÉRIODIQUE	
APPENDICE 2 AU CHAPITRE 6	
1. CRITÈRES DE COMPTE RENDU D'INCIDENT LIÉ À LA FAUNE.....	
SUPPLEMENT AU CHAPITRE 6.....	
UTILISATION DES TERRAINS SUR LES AÉRODROMES DANS LES ENVIRONS.....	
CHAPITRE 7 : SÉCURITÉ DE L'AIRE DE TRAFIC	
7.1 GÉNÉRALITÉS	
7.2 OBJECTIFS.....	
7.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES	
7.3.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef.....	
7.3.2 Service de placement.....	
7.3.3 Escorte (véhicule « suivez-moi »)	
7.3.4 Précautions contre le souffle.....	
7.3.5 Nettoyage de l'aire de trafic	
7.3.6 Refoulements d'aéronefs	
7.3.7 Fonctionnement des passerelles d'embarquement	
7.3.8 Mouvements des véhicules.....	
7.3.9 Discipline sur l'aire de trafic	
7.3.10 Diffusion des informations.....	
APPENDICE AU CHAPITRE 7	
RÈGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE.....	
SUPPLEMENT AU CHAPITRE 7.....	
DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISATEURS DE L'AIRE DE TRAFIC	
CHAPITRE 8 : SÉCURITÉ DES PISTES	
8.1 GÉNÉRALITÉS	
8.2 OBJECTIFS.....	
8.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES	
8.3.1 Équipe de sécurité des pistes (RST)	
8.3.2 Prévention des incursions sur piste	
8.3.3 Prévention des sorties de piste.....	
8.3.4 Confusion sur les pistes	
8.3.5 Suspension des activités sur des pistes ou fermeture de pistes	
APPENDICE AU CHAPITRE 8	
MANDAT ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPE DE SÉCURITÉ DES PISTES.....	
SUPPLEMENT A AU CHAPITRE 8	
GUIDE DE PRATIQUES OPTIMALES DE DÉTECTION, D'ÉLIMINATION ET DE PROMULGATION DES POINTS CHAUDS.....	
SUPPLEMENT B AU CHAPITRE 8	
FACTEURS CONTRIBUANT AUX ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ CONCERNANT LES PISTES.....	
SUPPLEMENT C AU CHAPITRE 8	
SUSPENSION DES ACTIVITÉS SUR DES PISTES OU FERMETURE DES PISTES	
CHAPITRE 9 : SYSTÈME DE PERMIS DE CONDUIRE CÔTÉ PISTE ET EXIGENCES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX VÉHICULES / À L'ÉQUIPEMENT	
9.1 GÉNÉRALITÉS	
9.2 OBJECTIFS.....	
9.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES	
9.3.12 Conditions d'aptitude physique et mentale	
9.3.13 Gestion des normes de conduite	


	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

9.3.14 Équipement de travail
9.3.15 Exigences relatives aux véhicules
APPENDICE 1 AU CHAPITRE 9
CADRE POUR UN PROGRAMME DE FORMATION DE CONDUCTEUR DE VÉHICULE DE PISTE.....
1.1 ADP – ROUTES CÔTÉ PISTE ET AIRES DE TRAFIC.....
1.2 ADP – AIRE DE MANŒUVRE
1.3 RADIOTÉLÉPHONIE
APPENDICE 2 AU CHAPITRE 9
ADP – ROUTES CÔTÉ PISTE ET AIRES DE TRAFIC.....
1.1 EXIGENCES
1.2 CONDITIONS DE REVALIDATION
1.3 APTITUDES POUR LES COMMUNICATIONS
APPENDICE 3 AU CHAPITRE 9
PERMIS POUR L'AIRES DE MANŒUVRE
1.1 EXIGENCES
1.2 CONDITIONS DE REVALIDATION
1.3 MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE
1.4 RADIOTÉLÉPHONIE
APPENDICE 4 AU CHAPITRE 9
DOSSIERS DES PERMIS DE CONDUIRE CÔTÉ PISTE.....
1. TENUE DES DOSSIERS.....

(...)

3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES

(...)


	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

4. LISTE DES AMENDEMENTS

Amendements	Date	Objet	Auteur	Approbation
00 1 ^{ère} édition	29 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création du RACD 14 Volume IV, par basculement de dénomination des "procédures spécifiques pour les services de navigation aérienne – aérodromes (POAAC-AGA-14-03) " vers « Règlement Aéronautique relatif aux Aérodroemes RACD 14 - Volume IV, Procédures pour les Services de Navigation Aérienne-Aérodroemes ». ▪ Ajout des huit nouveaux chapitres traitant de la gestion opérationnelle quotidienne des aérodromes : formation ; inspections de l'aire de mouvement ; travaux en cours (WIP) ; contrôle des objets intrus (FOD) ; gestion du péril animalier ; sécurité de l'aire de trafic ; sécurité des pistes ; système de permis de conduire côté piste et exigences de sécurité applicables aux véhicules/à l'équipement ; et amendement no 3 de la troisième édition (2020) des PANS-Aérodroemes (Doc 9981) concernant les spécifications d'aérodroeme. ▪ Modifications des dates d'application des SARP et des PANS relatives au format de compte rendu mondial (GRF) amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes en raison de la pandémie de COVID-19. 	DSA	DG/AAC

(...)


5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

6. ABRÉVIATIONS ET SIGLES

Les abréviations et sigles suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

AAC/RDC	: Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo
ACN	: Numéro de classification d'aéronef. Applicable jusqu'au 27 novembre 2024
ACR	: Cote de classification d'aéronef. Applicable à compter du 28 novembre 2024
ADP	: Permis de conduire côté piste
AGL	: Au-dessus du niveau du sol
AHWG	: Groupe de travail ad hoc (Ad hoc working group)
AIA	: Service d'enquête sur les accidents d'aérodromes
AIP	: Publication d'information aéronautique (Aeronautical information publication)
AIS	: Service d'information aéronautique
APAPI	: Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (Abbreviated precision approach path indicator)
A-SMGCS	: Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (Advanced surface movement guidance and control system)
ATIS	: Service automatique d'information de région terminale (Automatic terminal information service)
ATS	: Services de la circulation aérienne (Air traffic service)
ANSP	: Prestataire de services de navigation aérienne (Air navigation services provider)
AVOL	: Niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (Aerodrome Visibility Operational Level)
AVP	: Permis de véhicule de piste
BPEA	: Bureau Permanent d'Enquête d'Accident d'Aviation
CAA	: Autorité de l'aviation civile
CAD	: Document d'accord (Common agreement document)
CDM	: Prise de décision en collaboration (Collaborative decision-making)
CFIT	: Impact sans perte de contrôle (Controlled flight into terrain)
FOD	: Objet intrus (Foreign object debris/damage)
Ft	: Pieds
GSE	: Matériel de soutien au sol
IAIP	: Système intégré d'information aéronautique (Integrated aeronautical information package)
IAS	: Vitesse indiquée
IFR	: Règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules)
ILS	: Système d'atterrissage aux instruments (Instrument landing system)
km	: Kilomètres
kt	: Nœuds
LDA	: Distance utilisable à l'atterrissage
LVP	: Procédures d'exploitation par faible visibilité (Low visibility procedures)
NAVAID	: Aide de navigation aérienne (Aid to air navigation)
OFZ	: Zone dégagée d'obstacles (Obstacle free zone)
OLS	: Surfaces de limitation d'obstacles (Obstacle limitation surfaces)
PAPI	: Indicateur de trajectoire d'approche de précision (Precision approach path indicator)
PASG	: Groupe d'étude des PANS-Aérodromes (PANS-Aerodromes Study Group)
PCN	: Numéro de classification de chaussée. Applicable jusqu'au 27 novembre 2024 (Pavement classification number)

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

PCR	: Cote de classification de chaussée. Applicable à compter du 28 novembre 2024
PNS	: Programme national de sécurité [State safety programme (SSP)]
PRM	: Surveillance de précision des pistes (Precision runway monitor)
QFU	: Direction magnétique de la piste (Magnetic orientation of runway)
RESA	: Aire de sécurité d'extrémité de piste (Runway end safety area)
RFF	: Sauvetage et lutte contre l'incendie (Rescue and fire fighting)
RST	: Équipe de sécurité des pistes
RTF	: Radiotéléphonie
RVR	: Portée visuelle de piste (Runway visual range)
SARP	: Normes et pratiques recommandées [Standards and Recommended Practices (SARPs)]
SMGCS	: Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
SGS	: Système de gestion de la sécurité [Safety management system (SMS)]
VASIS	: Indicateur visuel de pente d'approche (Visual approach slope indicator system)
VDGS	: Système de guidage visuel pour l'accostage
VFR	: Règles de vol à vue (Visual Flight Rules)
WGS-84	: Système géodésique mondial — 1984 (World Geodesic System — 1984)
WHMP	: Programme de gestion péril animalier
WIP	: Travaux en cours

(...)

PARTIE I — CERTIFICATION DE AÉRODROMES, ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ ET COMPATIBILITÉ DES AÉRODROMES.

(...)

2.5 BANDES DE PISTE


2.5.1 DIMENSIONS DES BANDES DE PISTE

INTRODUCTION

(...)

2.5.1.5 Les écarts latéraux par rapport à l'axe de piste pendant un atterrissage interrompu avec utilisation du pilote automatique numérique ou en vol manuel guidé par un directeur de vol ont montré que le risque associé à l'écart d'avions spécifiques est contenu à l'intérieur de l'OFZ.

Note. — Les dispositions relatives à l'OFZ sont exposées dans le RACD 14, Volume I. dans la Circulaire 301, Avions très gros porteurs — Empiètement sur la zone dégagée d'obstacles : Mesures à prendre en exploitation et étude aéronautique, et dans la Circulaire 345, New Larger Aeroplanes — Infringement of the Obstacle Free Zone: Collision Risk Model and Aeronautical Study.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

(...)

2.5.2.2 Un obstacle sur bande de piste peut représenter :

- a) soit un risque de collision pour un avion en vol ou un avion au sol qui est sorti de la piste ;
- b) soit une source de brouillage pour les aides de navigation.

(...)

Note 2. — Des dispositions relatives à l'OFZ figurent dans le RACD14, Volume I. dans la Circulaire 301, Avions très gros porteurs — Empiètement sur la zone dégagée d'obstacles : Mesures à prendre en exploitation et étude aéronautique, et dans la Circulaire 345, New Larger Aeroplanes — Infringement of the Obstacle Free Zone: Collision Risk Model and Aeronautical Study.

(...)

11. CONCEPTION DES CHAUSSÉES

Applicable jusqu'au 27 novembre 2024

(...)

11. CONCEPTION DES CHAUSSÉES

Applicable à compter du 28 novembre 2024

INTRODUCTION

11.1 Pour faciliter la planification des vols, diverses données d'aérodrome doivent être publiées, telles que les données concernant la résistance des chaussées, ce qui est l'un des facteurs nécessaires pour évaluer si l'aérodrome pourra être utilisé par un avion d'une certaine masse totale au décollage.

Note. — La méthode de la cote de classification d'aéronef/cote de classification de chaussée (ACR/PCR) est utilisée pour rendre compte de la résistance de la chaussée. Les spécifications figurent au RACD 14, Volume I, au point 2.6. Le Doc 9157, Partie 3 — Chaussées, contient des orientations indiquant comment rendre compte de la résistance des chaussées par la méthode ACR/PCR.


11.2 La masse accrue et/ou la charge accrue exercée par le train d'atterrissage des avions peuvent exiger une chaussée plus résistante. Il faudra évaluer si les chaussées existantes et leur entretien sont adéquats, eu égard aux différences en ce qui concerne la charge sur roues, la pression des pneus et la configuration du train d'atterrissage. La force portante des ponts, tunnels et conduits pourrait être un facteur limitant et imposer certaines procédures opérationnelles.

SOLUTIONS POSSIBLES

11.3 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, peuvent apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) restrictions sur les avions ayant un ACR élevé sur certaines voies de circulation, certains ponts de piste ou certaines aires de trafic ; ou
- b) adoption de programmes adéquats de maintenance des chaussées.

(...)

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

SUPPLEMENT A AU CHAPITRE 4 : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES AVIONS

Le présent supplément énumère les caractéristiques des avions qui peuvent avoir des incidences sur les caractéristiques, les installations et les services dans l'aire de mouvement de l'aérodrome considéré.
(...)

6. ENVERGURE

L'envergure peut influencer sur :

(...)

h) l'équipement d'enlèvement d'avions accidentellement immobilisés.

Dans le cas d'un avion à extrémités d'aile repliables, la lettre du code de référence peut changer en raison du repliage/dépliage des extrémités d'aile. Il conviendrait de tenir compte de la configuration de l'aile et des opérations qui en résultent aux aérodromes pour un tel avion.

Note.— De plus amples renseignements sur les avions à extrémités d'aile repliables et leurs caractéristiques physiques ainsi que sur le concept d'exploitation normale et d'exploitation non normale figurent dans le manuel établi par les constructeurs de ces avions aux fins de la planification des aéroports.

(...)

15. GÉOMÉTRIE DU TRAIN D'ATERRISSAGE, PRESSION DES PNEUS ET NUMÉRO DE CLASSIFICATION DE L'AVION

Applicable jusqu'au 27 novembre 2024


La géométrie du train d'atterrissage, la pression des pneus et le numéro ACN peuvent influencer sur la conception des chaussées de l'aérodrome et des accotements afférents.

15. GÉOMÉTRIE DU TRAIN D'ATERRISSAGE, PRESSION DES PNEUS ET NUMÉRO DE CLASSIFICATION DE L'AVION

Applicable à compter du 28 novembre 2024

La géométrie du train d'atterrissage, la pression des pneus et la cote ACR peuvent influencer sur la conception des chaussées de l'aérodrome et des accotements afférents.

(...)

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE	2 ^{ème} édition : Août 2017
	SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	Amendement 03 :29/05/2018

SUPPLEMENT D AU CHAPITRE 4 : CARACTÉRISTIQUES DE CERTAINS AVIONS

Ces données, fournies à titre indicatif, sont sujettes à changement et sont destinées seulement à servir de guide. Les données exactes doivent être obtenues dans la documentation des aviateurs. De nombreux types d'avions ayant des masses optionnelles et différents modèles et différentes poussées de réacteurs, les aspects relatifs aux chaussées et les distances de référence varieront, dans certains cas suffisamment pour modifier la catégorie de l'avion. La distance de référence ne doit pas être employée pour la conception de la longueur des pistes de l'aérodrome, car la longueur requise variera en fonction de divers facteurs tels que l'altitude de l'aérodrome, la température de référence et la pente de la piste.

Modèle d'aéronef	Masse au décollage (kg)	Code de référence d'aérodrome	Distance de référence (m)*	Envergure (m)	Empattement des roues extérieures du train principal (m)	Du train avant au train principal (base des roues) (m)	Distance du cockpit au train principal (m)	Longueur du fuselage (m)	Longueur totale (maximale) (m)	Hauteur maximale de l'empennage (m)	Vitesse d'approche (1,3 x Vs) (kt)	Longueur maximale des toboggans d'évacuation (m) *****
777- 300ER	351 534	4E	3 060	64,8	12,9	31,2	32,3	73,1	73,9	18,8	149	12,6
777-9#	51 534	4E/4F	****	64,8/71,8	12,8	32,3	36,0	75,2	76,7	19,7	****	12,6
B787-8	219 539	4E	2 660	60,1	11,6	22,8	25,5	55,9	56,7	16,9	140***	11,1
MD-81	64 410	4C	2 290	32,9	6,2	22,1	21,5	41,6	45,0	9,2	134	5,3
MD-82	67 812	4C	2 280	32,9	6,2	22,1	21,5	41,6	45,0	9,2	134	5,3
MD-83	72 575	4C	2 470	32,9	6,2	22,1	21,5	41,6	45,0	9,2	144	5,3
MD-87	67 812	4C	2 260	32,9	6,2	19,2	21,5	36,3	39,8	9,5	134	5,3
MD-88	72 575	4C	2 470	32,9	6,2	22,1	21,5	41,6	45,0	9,2	144	5,3
MD-90	70 760	3C	1 800	32,9	6,2	23,5	22,9	43,0	46,5	9,5	138	5,3
MD-11	285 990	4D	3 130	51,97	12,6	24,6	31,0	58,6	61,6	17,9	153	9,8
DC8-62	158 757	4D	3 100	45,2	7,6	18,5	20,5	46,6	48,0	13,2	138	6,7
DC9-15	41 504	4C	1 990	27,3	6,0	13,3	12,7	28,1	31,8	8,4	132	5,3
DC9-20	45 813	3C	1 560	28,4	6,0	13,3	12,7	28,1	31,8	8,4	126	5,3
DC9-50	55 338	4C	2 451	28,5	5,9	18,6	18,0	37,0	40,7	8,8	135	5,3
BOMBARDIER CS100****	54 930	3C	1 509	35,1	8,0	12,9	13,7	34,9	34,9	11,5	127	
CS100 ER****	58 151	3C	1 509	35,1	8,0	12,9	13,7	34,9	34,9	11,5	127	
CS300****	59 783	4C	1 902	35,1	8,0	14,5	15,3	38,1	38,1	11,5	133	



**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

ETFAAC-100-01

FICHE
SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES
LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

2^{ème} édition : Août 2017

Amendement 03 :29/05/2018

CS300	59 783	3C	1 661	35,1	8,0	14,5	15,3	38,1	38,1	11,5	133	
CS300	63 321	4C	1 890	35,1	8,0	14,5	15,3	38,1	38,1	11,5	133	
CRJ200E R	23 133	3B	1 680	21,2	4,0	11,4	10,8	24,4	26,8	6,3	140	
CRJ200R	24 040	4B	1 835	21,2	4,0	11,4	10,8	24,4	26,8	6,3	140	
CRJ700	32 999	3B	1 606	23,3	5,0	15,0	14,4	29,7	32,3	7,6	135	
CRJ700E R	34 019	3B	1 724	23,3	5,0	15,0	14,4	29,7	32,3	7,6	135	
CRJ700R	34 927	4B	1 851	23,3	5,0	15,0	14,4	29,7	32,3	7,6	136	
CRJ900	36 514	3B	1 778	23,3	5,0	17,3	16,8	33,5	36,2	7,4	136	
CRJ900E R	37 421	4C	1 862	24,9	5,0	17,3	16,8	33,5	36,2	7,4	136	
CRJ900R	38 329	4C	1 954	24,9	5,0	17,3	16,8	33,5	36,2	7,4	137	
CRJ1000*	40 823	4C	1 996	26,2	5,1	18,8	18,3	36,2	39,1	7,5	138	
CRJ1000	41 640	4C	2 079	26,2	5,1	18,8	18,3	36,2	39,1	7,5	138	
DHC-8-100	15 650	2C	890	25,9	7,9	8,0	6,1	20,8	22,3	7,5	101	
DHC-8- 200	16 465	2C	1 020	25,9	8,5	8,0	6,1	20,8	22,3	7,5	102	
DHC-8- 300	18 643	2C	1 063	27,4	8,5	10,0	8,2	24,2	25,7	7,5	107	
DHC-8- 400	27 987	3C	1 288	28,4	8,8	14,0	12,2	31,0	32,8	8,3	125	
EMBRAER ERJ	35 990	3C	1 439	26,0	6,2	10,6	11,5	29,9	29,9	9,7	124	
ERJ 170- 100 LR, SU et SE	37 200	3C	1 532	26,0	6,2	10,6	11,5	29,9	29,9	9,7	124	
ERJ 170- 100 + SB 170- 00	38 600	3C	1 644	26,0	6,2	10,6	11,5	29,9	29,9	9,7	125	
ERJ 170- 200 STD	37 500	3C	1 562	26,0	6,2	11,4	12,3	31,7	31,7	9,7	126	
ER 170- 200 LR et SU	38 790	3C	1 667	26,0	6,2	11,4	12,3	31,7	31,7	9,7	126	
ERJ 170- 200 + SB	40 370	4C	2 244	26,0	6,2	11,4	12,3	31,7	31,7	9,7	126	
ERJ 190- 100 STD	47 790	3C	1 476	28,7	7,1	13,8	14,8	36,3	36,3	10,6	124	
ERJ 190- 100 LR	50 300	3C	1 616	28,7	7,1	13,8	14,8	36,3	36,3	10,6	124	
ERJ 190- 100 IGW	51 800	3C	1 704	28,7	7,1	13,8	14,8	36,3	36,3	10,6	125	
ERJ 190- 200 STD	48 790	3C	1 597	28,7	7,1	14,6	15,6	38,7	38,7	10,5	126	
ERJ 190- 200 LR	50 790	3C	1 721	28,7	7,1	14,6	15,6	38,7	38,7	10,5	126	
ERJ 190-200 IGW	52 290	4C	1 818	28,7	7,1	14,6	15,6	38,7	38,7	10,5	128	



REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

ETFAAC-100-01

FICHE

SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES
LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

2^{ème} édition : Août 2017

Amendement 03 :29/05/2018

La distance de référence reflète la combinaison modèle/moteurs donnant la plus courte distance standard (masse maximale, niveau de la mer, jour standard).

** L'envergure inclut les ailettes optionnelles.


*** Données préliminaires.

**** Données préliminaires — aéronef pas encore certifié.

***** Plus grandes longueurs des toboggans déployés, y compris les toboggans du pont supérieur, mesurées horizontalement à partir de l'axe de l'aéronef.
Données basées principalement sur des fiches à l'usage des services de sauvetage-incendie.

Avion à extrémités d'aile repliables (FWT)

(...)

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

PARTIE II — GESTION OPÉRATIONNELLE DES AÉRODROMES

(Applicable le 4 novembre 2021)

CHAPITRE 1 : FORMATION

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Les activités menées par un exploitant d'aérodrome nécessitent un personnel compétent dûment formé pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées.

1.1.2 La formation est généralement dispensée par l'employeur, mais elle peut aussi l'être par l'exploitant d'aérodrome ou par une tierce partie.

1.1.3 Le présent chapitre énonce les obligations générales relatives aux programmes de formation et aux vérifications des compétences de tout le personnel exécutant les procédures décrites dans chacun des chapitres suivants.

Note.— Une formation sur des activités qui ne sont pas visées à la Partie II peut être donnée compte tenu des besoins définis par l'exploitant d'aérodrome.

1.1.4 Des éléments supplémentaires concernant les procédures de formation, notamment des programmes ou des exigences plus détaillés, figurent dans divers chapitres de la Partie II.

Note.— Les éléments supplémentaires sont destinés à donner de plus amples renseignements sur la formation particulière relative à certaines activités.

1.2 OBJECTIFS

1.2.1 Les exploitants d'aérodrome doivent veiller à ce que des programmes de formation soient élaborés et mis en œuvre à l'intention de tout le personnel engagé dans l'exploitation de l'aérodrome.

1.2.2 Les programmes de formation doivent comprendre des procédures pour la vérification, à des intervalles appropriés, des connaissances du personnel et de leur application pratique.


1.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

1.3.1 Les exploitants d'aérodrome ont la responsabilité de s'assurer que leur personnel et que tout le personnel engagé dans l'exploitation de l'aérodrome à l'aérodrome possède les compétences nécessaires pour chaque tâche qu'il est tenu d'effectuer. Le détail de la formation dépend de l'expérience de chacun et des connaissances qu'il a acquises ainsi que de la complexité de la tâche à exécuter.

1.3.2 Les objectifs de la formation doivent être établis de manière à faire en sorte que le personnel acquière et maintienne les compétences requises. Le programme de formation doit fixer le contenu et la fréquence pour chaque sujet technique en fonction de ces objectifs et prévoir une méthode pour suivre l'avancement de la formation requise et la tenue des dossiers de formation.

1.3.3 Un programme de formation doit comprendre :

- a) une formation théorique ;
- b) une formation pratique ou en cours d'emploi ;
- c) des tests de compréhension ;
- d) une démonstration de la compétence ou une formation théorique et/ou pratique périodique.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

Note 1. — Des dispositions relatives à la démonstration de la compétence figurent dans l'appendice au présent chapitre.

Note 2. — Une démonstration du maintien de la compétence peut remplacer la formation périodique.

Note 3. — Le supplément au présent chapitre donne des orientations sur la structure d'un programme de formation.

1.3.4 Une formation de recyclage doit être donnée à la suite d'un accident, d'un incident ou d'un événement grave, si des problèmes liés à la formation ont été déterminés comme un facteur contributif, après une longue absence du personnel pour le mettre au courant des éléments, des évolutions et des pratiques les plus récents.

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 1

DÉMONSTRATION DE LA COMPÉTENCE

1.1 Afin de démontrer sa compétence pour une tâche précise, le membre du personnel doit fournir la preuve qu'il peut appliquer en même temps la théorie, la pratique et les connaissances locales de manière satisfaisante, habituellement en réussissant une vérification de compétence.

1.2 La formation périodique peut être remplacée par des vérifications de compétence, au moyen desquelles le personnel doit démontrer qu'il maintient la compétence nécessaire à une tâche donnée et qu'il n'a donc pas besoin de formation périodique.

1.3 La compétence peut être vérifiée dans le cadre des activités quotidiennes, en demandant à une personne qualifiée de suivre le membre du personnel et de l'évaluer dans l'exécution d'une tâche qu'il est tenu d'accomplir.

1.4 Un registre de toutes les actions effectuées pour accomplir la tâche doit être établi, et une évaluation doit être exécutée.

1.5 Dans le cas de la compétence d'un groupe ou d'une section, des audits ou des vérifications périodiques doivent être effectués et enregistrés. Toutes les lacunes doivent être traitées au moyen d'un examen et d'une modification des éléments de formation, d'une formation de recyclage, ou en changeant la fréquence de la formation périodique. De même, après un accident, un incident ou un événement grave, quel qu'il soit, il est peut-être prudent de réviser les programmes formation pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents.

SUPPLÉMENT AU CHAPITRE 1


STRUCTURE D'UN PROGRAMME DE FORMATION

1. FORMATION INITIALE

La formation initiale doit être composée d'un module théorique et d'un module pratique. Le personnel doit être évalué, et il doit démontrer sa capacité d'accomplir en sécurité les tâches requises une fois qu'il a terminé la formation initiale et avant de commencer la formation en cours d'emploi.

2. FORMATION PÉRIODIQUE

L'exploitant d'aérodrome doit veiller à ce que le personnel suive une formation périodique à des intervalles appropriés après qu'il a terminé la formation initiale. Des vérifications de compétence peuvent remplacer la formation périodique.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

3. FORMATION DE RECYCLAGE

Une personne qui n'a pas exécuté depuis longtemps les tâches qui lui sont attribuées, ou qui a été concernée par un accident, un incident ou un événement grave pour lequel des problèmes liés à la formation ont été déterminés comme un facteur contributif, doit suivre une formation de recyclage appropriée avant :

- a) d'exécuter les tâches en question ;
- b) d'avoir la permission d'accéder sans escorte à l'aire de mouvement et aux autres aires opérationnelles de l'aérodrome, selon qu'il convient.

(...)

CHAPITRE 4 2 : FORMAT DE COMPTE RENDU UTILISANT LE RAPPORT STANDARD SUR L'ÉTAT DES PISTES (RCR) (Applicable le 4 novembre 2021)

4.1 2.1 ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES — ÉVALUATION ET COMPTE RENDU

4.1.1 2.1.1 GÉNÉRALITÉS

Note. — La présente section comprend une introduction à chacun des sujets couverts dans les sections subséquentes. Elle contient également un aperçu général des principes généraux permettant de comprendre les procédures qui suivent.


4.1.1.1 2.1.1.1 Il faut évaluer et indiquer l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes afin de fournir aux équipages de conduite les renseignements nécessaires pour assurer la sécurité du pilotage. Le rapport sur l'état des pistes (RCR) est utilisé pour rendre compte des informations évaluées.

4.1.1.2 2.1.1.2 À l'échelle mondiale, les aires de mouvement peuvent subir une multitude d'expositions climatiques et, par conséquent, il y a de grandes différences dans les conditions à signaler. Le RCR décrit une structure de base applicable à toutes ces variations climatiques. L'évaluation de l'état de la surface des pistes peut se fonder sur diverses techniques et il n'y a pas de solution unique qui convienne à chaque situation.

Note. — Des orientations sur des méthodes d'évaluation de l'état de la surface des pistes figurent dans le Supplément A au présent chapitre.

4.1.1.3 2.1.1.3 Le principe à la base du RCR est que l'exploitant d'aérodrome doit évaluer l'état de la surface des pistes chaque fois qu'il y a de l'eau. En fonction de cette évaluation, un code d'état de la piste (RWYCC) et une description de la surface de la piste sont signalés à l'équipage de conduite afin qu'il les utilise pour calculer les performances de l'avion. Ce compte rendu, fondé sur les caractéristiques, l'épaisseur et l'étendue des contaminants, constitue la meilleure évaluation de l'état de la surface des pistes par les exploitants d'aérodrome. Toutefois, tous les autres renseignements pertinents peuvent aussi être pris en considération et être tenus à jour, et tout changement sera signalé sans délai.

4.1.1.4 2.1.1.4 Le RWYCC traduit la capacité de freinage sur les pistes en fonction de l'état de la surface. Sur la base de cette information, l'équipage de conduite peut calculer la distance d'arrêt nécessaire d'un aéronef en approche dans les conditions dominantes d'après les renseignements de performance fournis par l'avionneur.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

4.1.1.5 2.1.1.5 Les spécifications opérationnelles du § 4.1.1.3 au point 2.1.1.3 découlent des dispositions de le RACD 08-1 — Exploitation technique des aéronefs — Aviation de transport commercial international — Avions et de le RACD 5-1 — Maintien de la navigabilité des aéronefs, qui ont pour objet d'assurer le niveau voulu de sécurité du pilotage.

4.1.1.6 2.1.1.6 Le RACD14, Volume I, contient des SARP de haut niveau concernant l'évaluation et le compte rendu de l'état de la surface des pistes. Des objectifs et des pratiques opérationnelles se rapportant à cette question sont décrits dans les § 4.1.2 et 4.1.3 points 2.1.2 et 2.1.3.

4.1.1.7 2.1.1.7 Les pratiques opérationnelles ont pour objet de fournir les renseignements nécessaires pour respecter les spécifications syntaxiques en matière de diffusion et de promulgation, énoncées dans le RACD 17-2— Services d'information aéronautique les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066) et dans les procédures pour services de navigation aérienne (PANS) — Gestion du trafic aérien (RACD 18-3 PANS-ATM).

Note. — Pour des raisons pratiques, le chapelet d'informations concernant le RCR a été provisoirement inséré dans les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066) comme constituant une révision du format de l'imprimé SNOWTAM.

4.1.1.8 2.1.1.8 Lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'eau stagnante, le rapport sur l'état des pistes doit être diffusé via les services AIS et ATS. Lorsque la piste est mouillée sans que ce soit en raison de la présence d'eau stagnante, l'information évaluée doit être diffusée au moyen du rapport sur l'état des pistes via l'ATS seulement.

Note. — Des renseignements pertinents du point de vue opérationnel concernant les voies de circulation et les aires de trafic font l'objet de la section conscience de la situation du RCR.

4.1.1.9 2.1.1.9 Les pratiques opérationnelles décrivent les procédures pour obtenir les renseignements qui, du point de vue opérationnel, sont nécessaires aux équipages de conduite et aux agents d'exploitation, pour les sections suivantes :

(...)

4.1.2 2.1.2 OBJECTIFS

Note. — La présente section contient les principes de base qui ont été définis pour le sujet et qui ont été formulés comme requis aux fins d'application uniforme à l'échelle mondiale. Elle couvre l'ensemble de la question et est divisée en plusieurs sous-sections.


4.1.2.1 2.1.2.1 Le RWYCC sera indiqué pour chaque tiers de la piste évaluée.

4.1.2.2 2.1.2.2 Le processus d'évaluation consistera à :

- a) évaluer l'état de l'aire de mouvement et en rendre compte ;
- b) communiquer les informations évaluées dans le bon format ;
- c) rendre compte sans retard des changements significatifs.

4.1.2.3 2.1.2.3 Les renseignements à communiquer seront conformes au RCR, qui comprend :

- a) une section calcul des performances des avions ;
- b) une section conscience de la situation.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

4.1.2.4 2.1.2.4 Les renseignements seront contenus dans un chapelet d'informations présenté dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caractères compatibles avec l' AIS :

(...)

4.1.2.5 2.1.2.5 La syntaxe de diffusion décrite dans le modèle RCR des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066), Appendice 4, est déterminée par les besoins opérationnels de l'équipage de conduite et la capacité du personnel formé à fournir des renseignements découlant d'une évaluation.

Note. — Pour des raisons pratiques, le chapelet d'informations du RCR a été provisoirement intégré dans les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066) pour constituer une révision de l'imprimé SNOWTAM.

4.1.2.6 2.1.2.6 La spécification de syntaxe du § 4.1.2.5 au point 2.1.2.5 doit être strictement respectée lorsque l'on fournit l'information évaluée au moyen du RCR.

4.1.3 2.1.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

Note. — La présente section couvre les pratiques opérationnelles et les façons dont elles sont appliquées pour respecter les principes de base définis dans la section 4.1.2 au point 2.1.2 — Objectifs.

4.1.3.1 2.1.3.1 En conformité avec le rapport sur l'état des pistes, le compte rendu doit commencer lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau.

4.1.3.2 2.1.3.2 Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes doivent se poursuivre pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Le cas échéant, l'aérodrome publie un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

4.1.3.3 2.1.3.3 Un changement de l'état de la surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes est considéré comme significatif dans les cas suivants :

(...)

4.1.3.4 2.1.3.4 La section calcul des performances de l'avion est un chapelet d'informations groupé séparé par un espace « » et s'achève par un retour et deux interlignes « <<≡ ». Cela sert à distinguer la section calcul des performances de l'avion de la section suivante conscience de la situation ou de la section suivante calcul des performances de l'avion concernant une autre piste.


(...)

Note 3. — Les procédures d'attribution d'un RWYCC sont indiquées dans les § 4.1.3.12 points 2.1.3.12 à 4.1.3.16. 2.1.3.16.

(...)

4.1.3.5 2.1.3.5 Tous les messages de la section conscience de la situation se terminent par un point final. Cela permet de distinguer le message des messages ultérieurs.

(...)

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

Chapelet d'informations complet

4.1.3.6 2.1.3.6 Ce qui suit constitue un exemple de chapelet d'informations complet préparé pour diffusion :
 (...)

Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste

4.1.3.7 2.1.3.7 Le RWYCC évalué à communiquer pour chaque tiers de la piste est déterminé en suivant la procédure décrite aux § 4.1.3.12 points 2.1.3.12 à 4.1.3.16 2.1.3.16.

Note. — Des orientations sur les méthodes d'évaluation de l'état de la surface des pistes, y compris la détermination des pistes mouillées glissantes, sont fournies dans le Supplément A au présent chapitre.

4.1.3.8 2.1.3.8 Si une zone de 25 % ou moins d'un tiers de piste est mouillée ou couverte d'un contaminant, il faudra communiquer un RWYCC 6.

4.1.3.9 2.1.3.9 Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant est décrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes

4.1.3.10 2.1.3.10 Une description de l'état de la surface des pistes est fournie en utilisant les termes de contamination en lettres capitales du Tableau II-1-3 — Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC).

4.1.3.11 2.1.3.11 Si plusieurs contaminants sont présents là où la couverture totale est supérieure à 25 % mais qu'aucun contaminant distinct ne couvre plus de 25 % de tout tiers de piste, le RWYCC est fondé sur le jugement du personnel formé, qui considère quel contaminant est le plus susceptible d'être sur le chemin de l'avion et quelle sera son incidence sur les performances dudit avion.

4.1.3.12 2.1.3.12 Le RWYCC est déterminé en utilisant le Tableau II-1-3.

4.1.3.13 2.1.3.13 Les variables qui, dans le Tableau II-1-3, peuvent affecter le code d'état de la piste sont :
 (...)

4.1.3.14 2.1.3.14 Un RWYCC 5, 4, 3 ou 2 attribué ne sera pas porté à un rang supérieur.


4.1.3.15 2.1.3.15 Un RWYCC 1 ou 0 attribué peut-être surclassé en utilisant les procédures ci-après (mais voir également le § 4.1.3.16 point 2.1.3.16) :

(...)

4.1.3.16 2.1.3.16 L'utilisation des procédures énoncées au § 4.1.3.16 point 2.1.3.16 pour surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne permettra pas d'aller au-delà d'un RWYCC 3.

4.1.3.17 2.1.3.17 Si un sablage ou d'autres traitements de la piste sont utilisés pour appuyer le surclassement, la surface de la piste est évaluée fréquemment pour s'assurer de l'efficacité continue du traitement.

4.1.3.18 2.1.3.18 Le RWYCC déterminé à partir du Tableau II-1-3 doit être déclassé de façon appropriée en tenant compte de tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance de la piste, y compris les critères figurant dans le Tableau II-1-4.

	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017 Amendement 03 : 29/05/2018

4.1.3.19 2.1.3.19 Les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste, s'il y en a, doivent être pris en compte comme faisant partie du processus de suivi continu, en utilisant le principe suivant :

(...)

Note 2. — Les procédures pour déclasser le RWYCC indiqué se trouvent au § 4.1.3.23, point 2.1.3.23, incluant l'utilisation du Tableau II-1-5 — Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).

4.1.3.20 2.1.3.20 Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage MÉDIOCRE sur la piste déclencheront une évaluation si un RWYCC de 2 ou mieux a été attribué.

4.1.3.24 2.1.3.21 Si un pilote a signalé une efficacité du freinage sur la piste INFÉRIEURE À MÉDIOCRE, il faut diffuser l'information, faire une nouvelle évaluation et envisager la suspension de toutes les opérations sur cette piste.

(...)

4.1.3.22 2.1.3.22 Le Tableau II-1-4 II-2-4 indique la corrélation des comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste avec les RWYCC.

4.1.3.23 2.1.3.23 Les Tableaux II-1-3 et II-1-4 II-2-3 et II-2-4 combinés constituent la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) du Tableau II-1-5 II-2-5. La RCAM est un outil à utiliser pour évaluer

(...)

4.2 2.2 MAINTENANCE ENTRETIEN DE L'AIRE DE MOUVEMENT D'AÉRODROME

(...)

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

~~Tableau II-1-1.~~

~~Tableau II-2-1.~~ Pourcentage de couverture pour les contaminants

(...)

~~Tableau II-1-2.~~ ~~Tableau II-2-2~~ Évaluation de l'épaisseur des contaminants

(...)

~~Tableau II-1-3.~~ ~~Tableau II-2-3.~~ Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC)

(...)

~~Tableau II-1-4.~~

~~Tableau II-2-4.~~ Corrélation entre les codes d'état de la piste et les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste

(...)


	REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	ETFAAC-100-01
	FICHE SUIVI DU PROCESSUS D'ELABORATION ET D'AMENDEMENT DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES	2 ^{ème} édition : Août 2017
		Amendement 03 : 29/05/2018

Tableau II-1-5. Tableau II-2-5 Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

(...)

SUPPLEMENT A AU CHAPITRE 1 CHAPITRE 2

MÉTHODES D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES
~~(Applicable le 5 novembre 2020)~~

(...)

CHAPITRE 3 : INSPECTIONS DE L'AIRE DE MOUVEMENT

CHAPITRE 4 : TRAVAUX EN COURS

CHAPITRE 5 : CONTRÔLE DES OBJETS INTRUS (FOD)

CHAPITRE 6 : GESTION DU RISQUE ANIMALIER

CHAPITRE 7 : SÉCURITÉ DE L'AIRE DE TRAFIC

CHAPITRE 8 : SÉCURITÉ DES PISTES

**CHAPITRE 9 : SYSTÈME DE PERMIS DE CONDUIRE CÔTÉ PISTE ET EXIGENCES DE SÉCURITÉ
APPLICABLES AUX VÉHICULES / À L'ÉQUIPEMENT**

(...)

- FIN -