

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

<b>FICHE N° :</b>		
<b>Entité Responsable de la proposition d'élaboration /d'amendement :</b> <b>DIRECTION DE LA SECURITE DES AERODROMES</b>		
<b>Nom du Responsable : KABOMBO MANDAMUNA JOSEPH</b>		
<b>Source de l'amendement</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>OACI</b>  Réf. courrier : AN 4/1.2.28-0/35 du 03 avril 2020  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.  Réf. courrier : AN 11/1.1.34-20/75 du 17 septembre 2020	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Entité AAC/RDC</b> <input type="checkbox"/> <b>BPEA</b> Réf. courrier : AAC/100/DG/CMA/LBE/TDGA/102/20 du 02 octobre 2020	<input type="checkbox"/> <b>Industrie/public</b>  Réf. courrier :
<b>Document élaboré ou à amender</b>	<b>RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE RELATIF AUX AÉRODROMES (RACD 14 -Volume I) « Conception et exploitation technique des aérodromes »</b> 4 <sup>ème</sup> édition : Février 2020 Amendement 03: 11/02/2020	
<b>Objet de la proposition d'amendement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adoption de l'Amendement n° 15 de l'Annexe 14, Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes Huitième édition, juillet 2018.</li> <li>➤ Insertion de l'amendement de la 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 "le règlement aéronautique relatif aux aérodromes RACD 14 Volume IV : Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes.</li> <li>➤ Remplacement de l'Appendice A dans le RACD 14 Vol I par le Circulaire Opérationnelle (COAAC-AGA-14-01).</li> <li>➤ Adoption de l'Amendement n° 16 de l'Annexe 14, Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes Huitième édition, juillet 2018.</li> </ul>	
<b>*Contenu de la proposition d'amendement</b>	L'amendement porte sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ la définition de Piste avec approche de précision, catégorie III ;</li> <li>➤ plans directeurs des aéroports ;</li> <li>➤ avions équipés d'extrémités d'aile repliables ;</li> <li>➤ communication de la résistance des chaussées ;</li> <li>➤ indication de travaux en cours sur l'aire de mouvement ;</li> <li>➤ largeur des prolongements dégagés ;</li> </ul>	

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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ normalisation de la désignation des voies de circulation ;</li> <li>➤ feux de protection de piste ;</li> <li>➤ barres d'entrée interdite ;</li> <li>➤ dimensions minimales des panneaux de signalisation ;</li> <li>➤ systèmes autonomes de détection des aéronefs ;</li> <li>➤ aides visuelles pour signaler les pistes et voies de circulation ou des parties de piste ou de voie de circulation fermées ;</li> <li>➤ formation du personnel d'aérodrome ;</li> <li>➤ procédures relatives à la gestion de la faune, sécurité de l'aire de trafic et établissement du permis de conduire côté piste.</li> <li>➤ Remplacement de la Procédures–spécifiques pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes (POAAC-AGA-14-03) dans le RACD 14 Vol I par le RACD 14 Vol IV :Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes.</li> <li>➤ remplacement de l'Appendice A dans le RACD 14 Vol I par le Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).</li> <li>➤ remplacement des paragraphes (§) et des sections dans le RACD 14 Vol I par des points .</li> <li>➤ 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. Adoption des Amendements no 80 de l'Annexe 3 (RACD 21) ; n° 45 de l'Annexe 6 ; Partie 1(RACD 8 Partie 1) ; n° 38 de l'Annexe14, Volume I (RACD 14 Volume I) ; et n° 42 de l'Annexe 15 (RACD 17-2) ; et approbation des Amendements n° 10 des PANS-AIM ; n° 4 des PANS-Aérodromes (RACD 14 Volume IV) ; et n° 2 des PANS-AIM.</li> <li>➤ la prise en compte du 16 ème Amendement de l'annexe 14 Volume I, 8 ème édition, le sauvetage et lutte contre l'incendie en aviation générale et des orientations, découlant des cinquième et sixième réunion du groupe d'experts des opérations aériennes (FLTOPS/5 et 6)</li> </ul>
--	--

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

<b>Documents de référence de la proposition d'amendement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'Annexe 14, Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes Huitième édition, juillet 2018 ;</li> <li>➤ Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1<sup>ère</sup> Partie — Pistes (Doc 9157);</li> <li>➤ Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2<sup>ème</sup> Partie — Voies de circulation, aires de trafic et plates formes d'attente de circulation;</li> <li>➤ Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3<sup>ème</sup> Partie — Chaussées;</li> <li>➤ Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4<sup>ème</sup> Partie — Aides visuelles;</li> <li>➤ Doc 9184, Manuel de planification d'aéroport, Partie 1 – Planification générale.</li> <li>➤ RACD 14 –Volume IV : Aérodromes -Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes 1<sup>ère</sup> éd. – juin 2020.</li> <li>➤ Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01)1<sup>ère</sup> éd: juillet 2020.</li> <li>➤ 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.</li> <li>➤ Lettre aux États AN11/1.34- 20/75 du 17 septembre 2020</li> </ul>
--	--


**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.

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

## CONTENU DE L'AMENDEMENT

**N.B** Les points qui concernent les suppléments **A** ne font pas parties des amendements dans le RACD 14 vol I, car ils ont été supprimés et la matière est prise en compte dans le Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) voir l'amendement 02 du 21 mai 2018, 3<sup>ème</sup> édition du RACD 14 vol I.

## 6. ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

### Abréviations

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

**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  
**AFFF** : Agent formant film flottant

(...)

**DME** : Dispositif de mesure de distance  
**E** : Module d'élasticité  
**F** : Degré Fahrenheit


(...)

**PCN** : Numéro de classification de chaussée. Applicable jusqu'au 27 novembre 2024  
**PCR** : Cote de classification de chaussée. Applicable à compter du 28 novembre 2024

(...)

**VOR** : Radiophare omnidirectionnel VHF  
**WHMP** : Programme de gestion du péril animalier  
**WIP** : Travaux en cours

(...)

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

## CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITES

### 1.1. DÉFINITIONS

(...)

(25) **Code d'état de piste (RWYCC).** Chiffre qui décrit l'état de la surface d'une piste et qui doit être utilisé dans le RCR (Applicable à compter du 4 novembre 2021)

(...)

(36) **État de surface des pistes.** Description de l'état de surface des pistes utilisée dans le rapport sur l'état des pistes, qui établit la base pour déterminer le code d'état des pistes aux fins des performances de l'avion (Applicable à compter du 4 novembre 2021).

Note 1.— L'état de surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes établit les performances requises de l'exploitant de l'aérodrome, de l'aviateur et de l'exploitant de l'avion.

Note 2.— Les contaminants sont signalés, mais ils ne figurent pas dans la liste des descripteurs d'état de surface parce que leur effet sur les caractéristiques de frottement de la surface des pistes et le code d'état de piste ne peut pas être évalué de façon normalisée.

Note 3.— Des procédures pour la détermination de l'état de la surface des pistes figurent dans les RACD 14 Volume IV :

- a) Piste sèche. Une piste est considérée comme sèche lorsque sa surface ne présente aucune humidité visible ni contamination dans la zone qui doit être utilisée.
- b) Piste mouillée. La surface de la piste est couverte d'humidité visible ou d'eau jusqu'à une épaisseur de 3 mm inclusivement dans la zone qui doit être utilisée.
- c) Piste mouillée glissante. Piste mouillée dont il a été établi qu'une importante partie de la surface présente des caractéristiques de frottement dégradées.
- d) Piste contaminée. Une piste est contaminée lorsqu'une partie importante de sa surface (que ce soit par endroits isolés ou non), délimitée par la longueur et la largeur utilisées, est couverte d'une ou de plusieurs des substances énumérées dans la liste des descripteurs d'état de surface de piste.

Note. — Des procédures pour la détermination de la couverture des contaminants sur une piste figurent dans les RACD 14 Volume IV.


e) Descripteurs d'état de surface de piste. Un des éléments suivants sur la surface de la piste:

Note. — Les descripteurs e) 1) à e) 8) sont utilisés uniquement dans le contexte du rapport sur l'état des pistes et ne visent pas à annuler ou à remplacer les définitions en vigueur de l'OMM.

1) Eau stagnante. Eau d'une profondeur supérieure à 3 mm.

Note. — De l'eau courante d'une profondeur supérieure à 3 mm est signalée comme eau stagnante par convention.

(...)

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

(52) **Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).** Tableau permettant, au moyen de procédures connexes, de déterminer le code d'état des pistes à partir d'un ensemble de conditions de surface de piste observées et de rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage (Applicable à compter du 4 novembre 2021).

(53) **Numéro de classification d'aéronef (ACN).** Nombre qui exprime l'effet relatif d'un aéronef sur une chaussée pour une catégorie type spécifiée du terrain de fondation. Applicable jusqu'au 27 novembre 2024.

**Cote de classification d'aéronef (ACR).** Nombre qui exprime l'effet relatif d'un aéronef sur une chaussée pour une catégorie type spécifiée du terrain de fondation. Applicable à compter du 28 novembre 2024.

(54) **Réservé Neige (au sol).**

- a) ~~Neige sèche. Neige qui, non tassée, se disperse au souffle ou qui, tassée à la main, se désagrège une fois relâchée ; densité inférieure à 0,35.~~
- b) ~~Neige mouillée. Neige qui, tassée à la main, s'agglutine et forme ou tend à former une boule ; densité égale ou supérieure à 0,35 et inférieure à 0,5.~~
- c) ~~Neige compactée. Neige qui a été comprimée en une masse solide et résiste à une nouvelle compression et qui forme bloc ou se fragmente lorsqu'on la ramasse ; densité égale ou supérieure à 0,5.~~

(55) **Réservé Neige gorgée d'eau** qui, si l'on frappe du pied à plat sur le sol, produit des éclaboussures ; densité de 0,5 à 0,8.

~~Les mélanges de glace, de neige et/ou d'eau stagnante peuvent, notamment lors des chutes de pluie, de pluie et neige, ou de neige, avoir des densités supérieures à 0,8. Ces mélanges, en raison de leur haute teneur en eau ou en glace, ont un aspect transparent au lieu d'un aspect translucide, ce qui, dans la gamme des mélanges à haute densité, les distingue facilement de la neige fondante.~~

(56) **Numéro de classification de chaussée (PCN).** Nombre qui exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction. Applicable jusqu'au 27 novembre 2024.


**Cote de classification de chaussée (PCR).** Nombre qui exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction. Applicable à compter du 28 novembre 2024.

(...)

(66) **Piste aux instruments.** Piste destinée aux aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments. Ce peut être :

(...)

- d) Une piste avec approche de précision, catégorie III. Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, ~~jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface, et :~~

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

- A — destinée à l'approche avec **comprenant** une hauteur de décision (DH) inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste **au moins égale à 175 m; inférieure à 300 m, ou**
- ~~B — destinée à l'approche avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m;~~
- ~~B C — destinée à être utilisée sans hauteur de décision (DH) ni sans limites de portée visuelle de piste.~~

(...)

Note 1 - Les aides visuelles ne doivent pas nécessairement être à l'échelle des aides non visuelles mises en œuvre. Les aides visuelles sont choisies en fonction des conditions dans lesquelles il est projeté d'effectuer les mouvements aériens.

Note 2 - RACD 8 partie 1 — Exploitation technique des aéronefs, pour des renseignements sur les types d'opération d'approche aux instruments.

**(66) Piste avec approche de précision.** Voir Piste aux instruments.

(...)

~~**(72) Réserve. Plate-forme dégivrage /antigivrage** Aire comprenant une partie intérieure destinée au stationnement de l'avion devant recevoir un traitement de dégivrage/antigivrage, et une partie extérieure destinée au mouvement de deux ou plusieurs dispositifs mobiles de dégivrage/antigivrage.~~

(...)


**(86) Rapport sur l'état des pistes (RCR).** Rapport complet normalisé relatif à l'état de la surface des pistes et à son effet sur les performances de décollage et d'atterrissage des avions **(Applicable à compter du 4 novembre 2021)**.

(...)

#### 1.4 CERTIFICATION DES AERODROMES

**Note.—** La délivrance d'une certification à un aéroport signifie pour les exploitants d'aéronefs et les autres organisations qui utilisent cet aéroport qu'au moment de la certification il répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité, il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat. Le processus de certification définit aussi la base de référence pour la surveillance continue de la conformité aux spécifications. Des renseignements sur l'état de certification des aéroports devraient être fournis aux services d'information aéronautique pour être inclus dans les publications d'information aéronautique (AIP). Se reporter au § **point 2.13.1** et aux PANS-AIM (Doc 10066), Appendice 2, section AD 1.5.

(...)

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

1.4.4 Dans le cadre du processus de certification, tout postulant soumet un manuel d'aérodrome, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, pour approbation avant la délivrance du certificat d'aérodrome

(...)

Note 2. — Le but du système de gestion de la sécurité est la mise en place d'une méthode structurée et ordonnée pour la gestion de la sécurité de l'aérodrome par l'exploitant de l'aérodrome.

Le RACD 19 — Gestion de la sécurité, contient les dispositions de gestion de la sécurité applicables aux aérodromes certifiés. ~~Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)~~ Le Guide relatif à la mise en place du système de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodrome (GIAAC-AGA-14-13), le RACD 14 Vol III relatif à la certification des aérodromes ~~et le Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)~~ contiennent des éléments indicatifs fondamentaux sur un système harmonisé de gestion de la sécurité. ~~On trouvera dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981) et~~ Les procédures ~~sur~~ relatives à la gestion du changement, à l'exécution d'évaluations de sécurité, le ~~au~~ compte rendu et à l'analyse ~~de~~ des événements de sécurité survenant aux aérodromes, à la ~~sécurité~~ des pistes et à surveillance continue pour assurer la conformité aux spécifications applicables ~~en vue de~~ afin de permettre la détermination des dangers ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques identifiés sont spécifiées dans le RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ».

(...)

## 1.5. CONCEPTION DES AÉROPORTS

Applicable jusqu'au 2 novembre 2022

1.5.1 Toute conception et toute construction de nouvelles installations aéroportuaires ainsi que les modifications d'installations aéroportuaires existantes devront tenir compte des éléments d'architecture et d'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale.


Note. — Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 1<sup>ère</sup> Partie, contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la planification des aérodromes, y compris la sûreté.

1.5.2 Toute conception des aérodromes devra tenir compte, le cas échéant, des mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement.

Note. — Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 2<sup>ème</sup> Partie, contient des éléments d'orientation sur la planification de l'utilisation des terrains et les mesures de contrôle de l'environnement.

(...)



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

## 1.5. Conception et plans directeurs des aéroports

(Applicable à compter du 3 novembre 2022)

Note liminaire.— Un plan directeur pour le développement à long terme d'un aéroport décrit le développement final par phases de l'aéroport et indique les données et la logique sur lesquelles repose le plan. Les plans directeurs sont destinés à appuyer la modernisation d'aéroports existants et la création de nouveaux aéroports, quels que soient leur taille, leur complexité et leur rôle. Il importe de noter qu'un plan directeur ne constitue pas un programme de mise en œuvre confirmé. Il donne des renseignements sur les types d'améliorations à apporter progressivement. Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 1<sup>re</sup> Partie, contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la planification des aéroports.

1.5.1 un plan directeur doit contenir des plans détaillés de développement de l'infrastructure sera établi pour les aéroports où un tel plan est jugé pertinent par les États.

Note 1.— Un plan directeur représente le plan de développement d'un aéroport en particulier.

Il est établi par l'exploitant de l'aéroport compte tenu de la faisabilité économique, des prévisions de trafic et des besoins actuels et futurs communiqués entre autres par les exploitants d'aéronefs (voir § point 1.5.3).

Note 2.— Un plan directeur doit être nécessaire lorsque l'insuffisance de capacité d'un aéroport, déterminée notamment en fonction des prévisions de croissance du trafic, de l'évolution des conditions météorologiques et climatiques ou des travaux majeurs à effectuer afin de résoudre des préoccupations de sécurité ou en matière d'environnement, menace la connectivité d'une région géographique ou risque de perturber gravement le réseau de transport aérien.

1.5.2 le plan directeur doit contenir :


- a) un programme de priorités, notamment un plan de mise en œuvre progressive ;
- b) un examen périodique en fonction du trafic d'aéroport actuel et futur.

1.5.3 Les parties prenantes des aéroports, en particulier les exploitants d'aéronefs, doivent être consultés afin de faciliter le processus d'établissement du plan directeur, en utilisant une approche consultative et collaborative.

Note 1.— Les données communiquées à l'avance afin de faciliter le processus de planification portent notamment sur les types, les caractéristiques et les nombres d'aéronefs futurs qu'il est prévu d'utiliser, sur la croissance prévue des mouvements d'aéronefs, ainsi que sur les projections relatives au nombre de passagers et à la quantité de fret à acheminer.

Note 2.— Voir le RACD 16-2, Chapitre 6, en ce qui a trait à la nécessité pour les exploitants d'aéronefs d'informer les exploitants d'aéroport de leurs plans en matière de service, d'horaire et de parc aérien afin de permettre une planification rationnelle des installations et services en fonction du trafic prévu.

Note 3.— Voir la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), Section 1, pour ce qui est de la consultation des utilisateurs sur la communication à l'avance de données de planification et la protection des données sensibles sur le plan commercial.

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

4.5.4 1.5.4 Toute conception et toute construction de nouvelles installations aéroportuaires ainsi que les modifications d'installations aéroportuaires existantes devront tenir compte des éléments d'architecture et d'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale.

Note. — Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 1<sup>ère</sup> Partie, contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la planification des aérodromes, y compris la sûreté.

4.5.2 1.5.5 Toute conception des aérodromes devra tenir compte, le cas échéant, des mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement.

Note. — Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 2<sup>ème</sup> Partie, contient des éléments d'orientation sur la planification de l'utilisation des terrains et les mesures de contrôle de l'environnement.

(...)


**Tableau 1-1. Code de référence d'aérodrome**  
(Voir § 1.6.2 à 1.6.4)

<b>Élément de code 1</b>	
Chiffre de code	Distance de référence de l'avion
1	moins de 800 m
2	de 800 m à 1 200 m exclus
3	de 1 200 m à 1800m exclus
4	1 800 m et plus
<b>Élément de code 2</b>	
Lettre de code	Envergure
A	moins de 15 m
B	de 15 m à 24 m exclus
C	de 24 m à 36 m exclus
D	de 36 m à 52 m exclus
E	de 52 m à 65 m exclus
F	de 65 m à 80 m exclus

Note.1 — Des éléments indicatifs sur la détermination du code de référence d'aérodrome sont données dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), Parties 1 et 2<sup>e</sup>.

Note 2.— Des procédures relatives à l'exécution d'une étude de compatibilité visant à déterminer si un aérodrome peut accueillir des avions correspondant à deux lettres de code en raison de leurs extrémités d'aile repliables figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodromes (PANS-Aérodromes, Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ». On trouve de plus amples orientations dans les caractéristiques publiées par les constructeurs de ces avions aux fins de la planification des aéroports.

(...)

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

## 1.7 PROCÉDURES SPÉCIFIQUES POUR L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

(...)

1.7.1 Des renseignements sur les mesures de remplacement, procédures opérationnelles et restrictions d'exploitation mises en œuvre à un aéroport en application du § point 1.7.1 devront être publiés.

(...)

Note 2. — Voir le PANS-Aérodromes (Doc 9981), RACD 14 -Volume IV « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes » Chapitre 3, section au point 3.6, en ce qui a trait à la publication de renseignements sur la sécurité.

(...)

## CHAPITRE 2. RENSEIGNEMENTS SUR LES AÉRODROMES

(...)

### 2.1 DONNÉES AÉRONAUTIQUES

(...)

2.1.3 Lorsque des données sont mises à disposition en conformité avec le § point 2.1.2, la sélection des éléments liés aux données cartographiques d'aéroport à recueillir est faite en tenant compte des applications prévues.


### 2.5 CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES DES AÉRODROMES ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES

(...)

2.5.5 Les coordonnées géographiques des obstacles situés dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'aéroport) et dans la zone 3 seront mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et dixièmes de seconde. De plus, l'altitude du point le plus élevé, le type, les marques et le balisage lumineux (le cas échéant) des obstacles seront communiqués aux services d'information aéronautique.

Note 1.— Voir RACD 17-2, Appendice 1, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones 2 et 3.

Note 2.— Les PANS-AIM (Doc 10066), Appendices 4 et 8, contiennent des spécifications pour la détermination des données d'obstacles dans les zones 2 et 3.

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

## 2.6 RÉSISTANCE DES CHAUSSÉES

Applicable jusqu'au 27 novembre 2024

2.6.1 La force portante d'une chaussée doit être déterminée.

2.6.2 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5 700 kg doit être communiquée au moyen de la méthode ACN-PCN (Numéro de classification d'aéronef - numéro de classification de chaussée) en indiquant tous les renseignements suivants :

- numéro de classification de chaussée (PCN) ;
- type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN-PCN ;
- catégorie de résistance du terrain de fondation ;
- catégorie de pression maximale des pneus ou pression maximale admissible des pneus ;
- méthode d'évaluation.

Note. — Si nécessaire, les PCN peuvent être publiés avec une précision d'un dixième de nombre entier.

2.6.3 Le numéro de classification de chaussée (PCN) communiqué doit indiquer qu'un aéronef dont le numéro de classification (ACN) est inférieur ou égal à ce PCN peut utiliser la chaussée sous réserve de toute limite de pression des pneus ou de masse totale de l'aéronef, définie pour un ou plusieurs types d'aéronefs.

Note. — Différents numéros PCN peuvent être communiqués si la résistance d'une chaussée est soumise à des variations saisonnières sensibles.

2.6.4 Le numéro ACN d'un aéronef doit être déterminé conformément aux procédures normalisées qui sont associées à la méthode ACN-PCN.

Note. — Les procédures normalisées pour la détermination du numéro ACN d'un aéronef sont décrites dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3<sup>e</sup> Partie l'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01). Plusieurs types d'avions actuellement en service ont été évalués sur des chaussées rigides et des chaussées souples sur la base des quatre catégories de terrains de fondation indiquées au §-point 2.6.6, alinéa b), et les résultats sont présentés dans ce manuel.


2.6.5 Pour déterminer l'ACN, le comportement d'une chaussée doit être classé comme équivalent à celui d'une construction rigide ou souple.

2.6.6 Les renseignements concernant le type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN et PCN, la catégorie de résistance du terrain de fondation, la catégorie de pression maximale admissible des pneus et la méthode d'évaluation doivent être communiqués au moyen des lettres de code ci-après :

- Type de chaussée pour la détermination des numéros ACN et PCN :

	Lettre de code
Chaussée rigide	R
Chaussée souple	F

Note — Si la construction est composite ou non normalisée, ajouter une note le précisant (Voir exemple (2) ci-après).

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

b) Catégorie de résistance du terrain de fondation

Lettre de code

Résistance élevée : caractérisée par $K = 150 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de $K$ supérieures à $120 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 15$ et représentant toutes les valeurs $\text{CBR}$ supérieures à 13 pour les chaussées souples.	A
Résistance moyenne : caractérisée par $K = 80 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de $K$ de 60 à $120 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 10$ et représentant une gamme de valeurs $\text{CBR}$ de 8 à 13 pour les chaussées souples.	B
Résistance faible : caractérisée par $K = 40 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de $K$ de 25 à $60 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 6$ et représentant une gamme de valeurs $\text{CBR}$ de 4 à 8 pour les chaussées souples.	C
Résistance ultra faible : caractérisée par $K = 20 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de $K$ inférieures à $25 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 3$ et représentant toutes les valeurs de $\text{CBR}$ inférieures à 4 pour les chaussées souples.	D

c) Catégorie de pression maximale admissible des pneus :

Lettre de code

Illimitée : pas de limite de pression	W
Élevée : pression limitée à 1,75 MPa	X
Moyenne : pression limitée à 1,25 MPa	Y
Faible : pression limitée à 0,50 MPa	Z

Note. — Voir la Note 5 au § 10.2.1, sur les chaussées des pistes utilisées par des aéronefs équipés de pneus dont la pression de gonflage se situe dans les catégories supérieures.

d) Méthode d'évaluation :

Lettre de code

Évaluation technique : étude spécifique des caractéristiques de la chaussée et utilisation de techniques d'étude du comportement des chaussées.	T
Évaluation faisant appel à l'expérience acquise sur les avions : connaissance du type et de la masse spécifiques des avions utilisés régulièrement et que la chaussée supporte de façon satisfaisante.	U

Note - Les exemples ci-après illustrent la façon dont les données sur la résistance des chaussées sont communiquées selon la méthode ACN-PCN.


Exemple 1 : Si la force portante d'une chaussée rigide reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a, par évaluation technique, été fixée à  $\text{PCN} = 80$  et s'il n'y a pas de limite de pression des pneus, les renseignements communiqués seront les suivants :

$$\text{PCN} = 80 / R / B / W / T$$

Exemple 2 : Si la force portante d'une chaussée composite, qui se comporte comme une chaussée souple et qui repose sur un terrain de fondation de résistance élevée a été évaluée, selon l'expérience acquise sur les avions, à  $\text{PCN} = 50$ , et que la pression maximale admissible des pneus soit de 1,00 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :

$$\text{PCN} = 50 / F / A / Y / U$$

Note —Construction composite.

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

Exemple 3 : Si la force portante d'une chaussée souple reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a été évaluée par un moyen technique à PCN = 40 et que la pression maximale admissible des pneus soit de 0,80 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :

PCN = 40 / F / B / 0,80 MPa / T

Exemple 4 : Si la chaussée peut être utilisée sous réserve de la limite de masse totale au décollage d'un avion B747-400, soit 390 000 kg, les renseignements communiqués comprendront aussi la note suivante :

Note — Le numéro PCN communiqué est soumis à la limite de masse totale au décollage d'un B747-400, soit 390 000 kg.

2.6.7 L'exploitation en surcharge d'une chaussée aéronautique par un aéronef dont l'ACN est plus élevé que le PCN publié pour la dite chaussée sera autorisée selon les critères et conditions suivants :

- le nombre annuel de mouvements occasionnels en surcharge sur une chaussée aéronautique ne doit pas dépasser 5% du total annuel des mouvements d'aéronefs utilisant la piste.
- pour les chaussées souples, l'ACN de l'aéronef ne doit pas dépasser de plus de 10% le PCN communiqué de la chaussée aéronautique,
- pour les chaussées rigides ou composites, pour lesquelles une couche rigide constitue un des principaux éléments de la structure, l'ACN de l'aéronef ne doit pas dépasser plus de 5% le PCN, communiqué de la chaussée aéronautique,
- si la structure de la chaussée est inconnue, la limite de 5% s'appliquera

Ces mouvements en surcharge ne doivent pas être autorisés sur des chaussées qui présentent des signes de faiblesse ou de rupture. De plus, toute surcharge doit être évitée lorsque la résistance de la chaussée et de son terrain de fondation peut être affaiblie par l'eau.


En cas d'exploitation en surcharge, l'exploitant d'aérodrome doit vérifier périodiquement l'état des chaussées ainsi que les critères d'exploitation en surcharge étant donné que la répétition excessive des surcharges peut abrégé fortement la durée de service de la chaussée ou exiger des travaux de réparation de grande envergure.

Note. — ~~La section 20 du Supplément A présente une méthode simplifiée pour la réglementation des opérations en surcharge, et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3<sup>e</sup> Partie, l'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01) décrit des procédures plus détaillées utilisées pour évaluer les chaussées et déterminer si elles conviennent pour des opérations réglementées en surcharge.~~

2.6.8 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est inférieure ou égale à 5 700 kg doit être communiquée sous la forme des renseignements suivants :

- masse maximale admissible de l'aéronef ;
- pression maximale admissible des pneus.

Exemple : 4 000 kg/0,50 MPa.

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

## 2.6 Résistance des chaussées

Applicable à compter du 28 novembre 2024

2.6.1 La force portante d'une chaussée doit être déterminée.

2.6.2 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5 700 kg doit être communiquée au moyen de la méthode ~~ACN-PCN~~ **ACR-PCR** (Numéro ~~cote~~ de classification d'aéronef - numéro ~~cote~~ de classification de chaussée) en indiquant tous les renseignements suivants :

- ~~numéro cote~~ de classification de chaussée (~~PCN PCR~~) et valeur numérique;
- type de chaussée considéré pour la détermination des ~~cotes numéros ACN-PCN~~ **ACR et PCR**;

(...)

Note. — ~~Si nécessaire, les PCN peuvent être publiés avec une précision d'un dixième de nombre entier. Des orientations sur la communication et la publication des PCR figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157, 3e Partie) l'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01).~~

2.6.3 ~~Le numéro La cote~~ de classification de chaussée (~~PCN~~) (~~PCR~~) communiquée doit indiquer qu'un aéronef dont le ~~numéro la cote~~ de classification (~~ACN~~) (~~ACR~~) est inférieure ou égale à ~~ce PCN~~ cette **PCR** peut utiliser la chaussée sous réserve de toute limite de pression des pneus ou de masse totale de l'aéronef, définie pour un ~~ou plusieurs~~ **le ou les** types d'aéronefs **spécifiés**.

Note. — ~~Différents numéros PCN~~ **Différentes PCR** peuvent être communiquées si la résistance d'une chaussée est soumise à des variations saisonnières sensibles.

2.6.4 ~~Le numéro ACN~~ **L'ACR** d'un aéronef doit être déterminée conformément aux procédures normalisées qui sont associées à la méthode ~~ACN-PCN~~ **ACR-PCR**.


Note. — Les procédures normalisées pour ~~relatives à~~ la détermination du ~~numéro ACN~~ de l'~~ACR~~ d'un aéronef sont décrites dans ~~le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3e Partie l'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01)~~ . ~~Plusieurs types d'avions actuellement en service ont été évalués sur des chaussées rigides et des chaussées souples sur la base des quatre catégories de terrains de fondation indiquées au § 2.6.6, alinéa b) et les résultats sont présentés dans ce manuel.~~ Pour la facilité, le site web de l'OACI contient un logiciel spécialisé qui permet de calculer l'ACR de n'importe quel aéronef, quelle que soit la masse, sur les chaussées rigides et les chaussées souples, pour les quatre catégories normalisées de résistance du terrain de fondation indiquées au § point 2.6.6, alinéa b), ci-dessous.

2.6.5 Pour déterminer l'~~ACN~~ **l'ACR** , le comportement d'une chaussée doit être classé comme équivalent à celui d'une construction rigide ou souple.

2.6.6 Les renseignements concernant le type de chaussée considéré pour la détermination des ~~numéros ACN et PCN~~ **ACR et PCR**, la catégorie de résistance du terrain de fondation, la catégorie de pression maximale admissible des pneus et la méthode d'évaluation doivent être communiqués au moyen des lettres de code ci-après :

- Type de chaussée pour la détermination des ~~numéros ACN et PCN~~ **ACR et PCR**:

	Lettre de code
Chaussée rigide	R
Chaussée souple	F

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

Note — Si la construction est composite ou non normalisée, ajouter une note le précisant (Voir exemple (2) ci-après).

b) Catégorie de résistance du terrain de fondation

	Lettre de code
Résistance élevée : caractérisée par $K = 150 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de $K$ supérieures à $120 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 15$ et représentant toutes les valeurs $\text{CBR}$ supérieures à 13 pour les chaussées souples caractérisée par $E = 200 \text{ MPa}$ et représentant toutes les valeurs de $E$ égales ou supérieures à $150 \text{ MPa}$ , pour les chaussées rigides et les chaussées souples.	A
Résistance moyenne : caractérisée par $K = 80 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de $K$ de $60$ à $120 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 10$ et représentant une gamme de valeurs $\text{CBR}$ de $8$ à $13$ pour les chaussées souples caractérisée par $E = 120 \text{ MPa}$ et représentant une gamme de valeurs de $E$ égales ou supérieures à $100 \text{ MPa}$ et strictement inférieures à $150 \text{ MPa}$ , pour les chaussées rigides et les chaussées souples .	B
Résistance faible : caractérisée par $K = 40 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de $K$ de $25$ à $60 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 6$ et représentant une gamme de valeurs $\text{CBR}$ de $4$ à $8$ pour les chaussées souples. caractérisée par $E = 80 \text{ MPa}$ et représentant une gamme de valeurs de $E$ égales ou supérieures à $60 \text{ MPa}$ et strictement inférieures à $100 \text{ MPa}$ , pour les chaussées rigides et les chaussées souples.	C
Résistance ultra faible : caractérisée par $K = 20 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de $K$ inférieures à $25 \text{ MN/m}^3$ pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 3$ et représentant toutes les valeurs de $\text{CBR}$ inférieures à $4$ pour les chaussées souples. caractérisée par $E = 50 \text{ MPa}$ et représentant toutes les valeurs de $E$ strictement inférieures à $60 \text{ MPa}$ , pour les chaussées rigides et les chaussées souples.	D

c) Catégorie de pression maximale admissible des pneus :

	Lettre de code
Illimitée : pas de limite de pression	W
Élevée : pression limitée à $1,75 \text{ MPa}$	X
Moyenne : pression limitée à $1,25 \text{ MPa}$	Y
Faible : pression limitée à $0,50 \text{ MPa}$	Z


Note. — Voir la Note 5 au § pont 10.2.1, sur les chaussées des pistes utilisées par des avions équipés de pneus dont la pression de gonflage se situe dans les catégories supérieures.

d) Méthode d'évaluation :

	Lettre de code
Évaluation technique : étude spécifique des caractéristiques de la chaussée et utilisation de techniques d'étude du comportement des chaussées et des types d'avions auxquels la chaussée est destinée.	T
Évaluation faisant appel à l'expérience acquise sur les avions aéronefs: connaissance du type et de la masse spécifiques des avions aéronefs utilisés régulièrement et que la chaussée supporte de façon satisfaisante.	U

Note — Les exemples ci-après illustrent la façon dont les données sur la résistance des chaussées sont communiquées selon la méthode ACN-PCN/ACR-PCR. De plus amples orientations sur le sujet figurent dans le Manuel de conception des aéroports (Doc 9157), 3<sup>e</sup> Partie — Chaussées l'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01).



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

Exemple 1 : Si la force portante d'une chaussée rigide reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a, par évaluation technique, été fixée à **PCN = 80 PCR = 760** et s'il n'y a pas de limite de pression des pneus, les renseignements communiqués seront les suivants :

**PCN = 80 PCR = 760 / R / B / W / T**

Exemple 2 : Si la force portante d'une chaussée composite, qui se comporte comme une chaussée souple et qui repose sur un terrain de fondation de résistance élevée a été évaluée, selon l'expérience acquise sur les avions, à **PCN = 50 PCR = 550**, et que si la pression maximale admissible des pneus est de 1,25 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :

**PCN = 50 PCR = 550 / F / A / Y / U**

Note — Construction composite.

~~Exemple 3 : Si la force portante d'une chaussée souple reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a été évaluée par un moyen technique à **PCN = 40** et que la pression maximale admissible des pneus soit de 0,80 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :~~

~~**PCN = 40 / F / B / 0,80 MPa / T**~~

~~Exemple 4 : Si la chaussée peut être utilisée sous réserve de la limite de masse totale au décollage d'un avion B747-400, soit 390 000 kg, les renseignements communiqués comprendront aussi la note suivante :~~


~~Note — Le numéro PCN communiqué est soumis à la limite de masse totale au décollage d'un B747-400, soit 390 000 kg.~~

2.6.7 L'exploitation en surcharge d'une chaussée aéronautique par un aéronef dont l'**ACN l'ACR** est plus élevée que le **PCN la PCR** publiée pour la dite chaussée sera autorisée selon les critères et conditions suivants :

- le nombre annuel de mouvements occasionnels en surcharge sur une chaussée aéronautique ne doit pas dépasser 5% du total annuel des mouvements d'aéronefs utilisant la piste.
- pour les chaussées souples, l'**ACN l'ACR** de l'aéronef ne doit pas dépasser de plus de 10% le **PCN la PCR** communiqué de la chaussée aéronautique,
- pour les chaussées rigides ou composites, pour lesquelles une couche rigide constitue un des principaux éléments de la structure, l'**ACN l'ACR** de l'aéronef ne doit pas dépasser plus de 5% le **PCN la PCR**, communiqué de la chaussée aéronautique,
- si la structure de la chaussée est inconnue, la limite de 5% s'appliquera

Ces mouvements en surcharge ne doivent pas être autorisés sur des chaussées qui présentent des signes de faiblesse ou de rupture. De plus, toute surcharge doit être évitée lorsque la résistance de la chaussée et de son terrain de fondation peut être affaiblie par l'eau.

En cas d'exploitation en surcharge, l'exploitant d'aérodrome doit vérifier périodiquement l'état des chaussées ainsi que les critères d'exploitation en surcharge étant donné que la répétition excessive des surcharges peut abrégé fortement la durée de service de la chaussée ou exiger des travaux de réfection de grande envergure.

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

Note. — ~~La section 20 du Supplément A~~ Le point 20 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) présente une méthode simplifiée pour la réglementation des opérations en surcharge, ~~et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3<sup>e</sup> Partie,~~ L'Instruction opérationnelle relative aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN (IOAAC-AGA-14-01) 1<sup>ère</sup> éd - Octobre 2018 amendement 00 -10/10/2018 décrit des procédures plus détaillées utilisées pour évaluer les chaussées et déterminer si elles conviennent pour des opérations réglementées en surcharge.

2.6.8 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est inférieure ou égale à 5 700 kg doit être communiquée sous la forme des renseignements suivants :

- a) masse maximale admissible de l'aéronef ;
- b) pression maximale admissible des pneus.

Exemple : ~~4 000 kg/0,50~~ 4 800 kg/0,60 MPa .

(...)

## 2.9 ETAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT ET DES INSTALLATIONS CONNEXES

2.9.1 Des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes doivent être communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique, et des renseignements analogues, importants du point de vue opérationnel, seront communiqués aux organismes des services de la circulation aérienne, afin de leur permettre de fournir les renseignements nécessaires aux avions à l'arrivée et au départ. Ces renseignements doivent être tenus à jour et tout changement doit être signalé sans délai.

Note. — La nature et la présentation graphique des renseignements à fournir, ainsi que les conditions les concernant, sont spécifiées dans les PANS-AIM (Doc 10066) et les ~~PANS-ATM (Doc 4444)~~ RACD 18-3 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Gestion du Trafic Aérien.


Des procédures particulières concernant les travaux en cours sur l'aire de mouvement et le compte rendu de tels travaux sont spécifiées dans les ~~PANS-Aérodromes (Doc 9981)~~ RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ».

(...)

2.9.2 L'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes doivent être surveillés et des comptes rendus sur des questions importantes sur le plan opérationnel qui influent sur l'exploitation des aéronefs ou de l'aérodrome doivent être communiqués en vue de l'application de mesures appropriées, notamment dans les situations suivantes :

- (a) travaux de construction ou d'entretien ;
- (b) parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ;
- (c) présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ; (applicable jusqu'au 3 novembre 2021) ;

(...)

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

Note 1. — jusqu'au 3 novembre 2021, les autres contaminants peuvent comprendre la boue, la poussière, le sable, les cendres volcaniques, l'huile et le caoutchouc. Le RACD 8, partie 1 – Aviation de transport commercial international – Avions, Supplément C, donne des éléments indicatifs sur la description de l'état de surface des pistes. Des orientations supplémentaires figurent dans le Guide relatif à l'état de la surface des chaussées (GIAAC-AGA-14 – 03).

Note 2. — jusqu'au 3 novembre 2021, une attention particulière devrait être apportée à la présence simultanée de neige, neige fondante, glace, glace mouillée ou neige sur glace avec des agents chimiques antigel ou de dégivrage.

Note 3. — jusqu'au 3 novembre 2021, voir le point 2.9.11 pour la liste des contaminants hivernaux à signaler.

Note 1. — A compter du 4 novembre 2021, les autres contaminants peuvent comprendre la boue, la poussière, le sable, les cendres volcaniques, l'huile et le caoutchouc. Des procédures pour le suivi et la communication de l'état de l'aire de mouvement figurent dans le RACD 14 volume IV « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ».

Note 2. — A compter du 4 novembre 2021, le Aéroplane Performance Manual (Doc 10064) contient des éléments indicatifs sur les exigences relatives au calcul des performances des avions compte tenu des descriptions d'état de surface de piste figurant au point 2.9.2, alinéas c), e) et f).

Note 3. — A compter du 4 novembre 2021, l'origine et l'évolution des données, le processus d'évaluation et les procédures sont prescrit dans le RACD volume IV. Ces procédures sont destinées à répondre aux exigences relatives à la réalisation du niveau de sécurité souhaité de l'exploitation des avions qui sont prescrites par les annexes 6 et 8, et à fournir des renseignements répondant aux exigences syntaxiques pour la diffusion qui sont prescrites par le RACD 17-2, les PANS –ATM (Doc 4444) et les PANS-AIM (Doc 10066).


2.9.3 À compter du 3 novembre 2021, pour faciliter la conformité avec les dispositions aux points 2.9.1 et 2.9.2, les inspections ci-après seront effectuées chaque jour :

- a) pour l'aire de mouvement, au moins une fois lorsque le chiffre du code de référence d'aérodrome est 1 ou 2, et au moins deux fois lorsque ce chiffre est 3 ou 4 ;
- b) pour les pistes, des inspections seront effectuées en plus de celles visées à l'alinéa a) chaque fois que l'état de surface des pistes a peut-être changé de façon significative en raison des conditions météorologiques.

Note 1.— Des procédures pour l'exécution des inspections quotidiennes de l'aire de mouvement figurent dans les PANS-Aérodomes (Doc 9984) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ». Des éléments indicatifs complémentaires sont donnés dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8e Partie, dans le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) et le Manuel sur les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS)(Doc 9830).

Note 2.— Des précisions sur ce qui constitue un changement significatif de l'état de surface d'une piste figurent dans les PANS-Aérodomes (Doc 9984) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ».

(...)

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

2.9.4 À compter du 3 novembre 2021, le personnel qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte en application des § aux points 2.9.2 et 2.9.5 sera formé et compétent pour remplir ses tâches

Note 1.— Des éléments indicatifs sur la formation du personnel figurent dans le Supplément A, section 6 le point 18.2 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01). [applicable à compter du 5 novembre 2020]

Note 2.— Des renseignements sur la formation du personnel qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte figurent dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981) procédures spécifiques pour les services de navigation aérienne – aérodromes (POAAC-AGA-14-03) 1<sup>ère</sup> éd. – octobre 2018 amendement

(...)

**Présence d'eau sur une piste** (applicable jusqu'au 3 novembre 2021) ;

2.9.5 Chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste, l'état de la surface de la piste doit être décrit au moyen des termes suivants :

HUMIDE — la surface présente un changement de couleur dû à la présence d'humidité.

MOUILLÉE — la surface est mouillée mais il n'y a pas d'eau stagnante.

EAU STAGNANTE — (pour les performances des avions) une pellicule d'eau de plus de 3 mm d'épaisseur couvre plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur de piste requises (que ce soit par endroits isolés ou non).

L'état de surface des pistes sera évalué et communiqué au moyen d'un code d'état de piste (RWYCC) et d'une des descriptions suivantes :

EAU STAGNANTE

MOUILLÉE

SABLE NON ADHÉRENT

SÈCHE

TRAITÉE CHIMIQUEMENT


Note 1. — L'état de surface des pistes est un état pour lequel, au moyen des méthodes énoncées dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ». l'équipage de conduite peut déduire la performance appropriée de l'avion.

Note 2. — L'état de surface, seul ou combiné à d'autres observations, est un critère pour lequel l'effet sur la performance des avions est suffisamment déterminant pour permettre l'attribution d'un code d'état de piste particulier.

Note 3. — Les expressions « TRAITÉE CHIMIQUEMENT » et « SABLE NON ADHÉRENT » ne figurent pas dans la section sur les performances de l'avion mais sont utilisées dans la section sur la conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

(...)

2.9.6 Des renseignements indiquant qu'une piste ou une section de piste peut être glissante lorsqu'elle est mouillée doivent être communiqués.

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

Note. — La détermination qu'une piste ou une section de piste pourrait être glissante lorsqu'elle est mouillée ne repose pas uniquement sur des mesures de coefficient de frottement faites avec un appareil à mesure continue. D'autres moyens d'effectuer cette évaluation sont décrits dans le ~~Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie~~ Guide relatif au coefficient de frottement de piste GIAAC-AGA-14 – 25.

2.9.7 Si le coefficient de frottement d'une piste en dur ou d'une section de piste en dur est inférieur à la valeur spécifiée au § point 10.2.3 les usagers de l'aérodrome doivent en être informés.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'exécution d'un programme d'évaluation des caractéristiques de frottement des surfaces de piste comprenant la détermination et l'indication du niveau minimal de frottement figurent dans le ~~Supplément A, section 7~~ point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

2.9.12 (Réservée)

(...)

État de surface des pistes à utiliser dans le rapport sur l'état des pistes [applicable le 4 novembre 2021]


Note liminaire. — Le principe du rapport sur l'état des pistes est que l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface des pistes chaque fois qu'il y a de l'eau, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur une piste en service. À partir de cette évaluation, un code d'état de piste (RWYCC) et une description de l'état de surface de la piste sont communiqués que l'équipage de conduite peut utiliser pour calculer les performances de l'avion. Ce rapport, fondé sur le type, la profondeur et la couverture des contaminants, constitue la meilleure évaluation de l'état de surface des pistes par l'exploitant d'aérodrome ; cependant, tous les autres renseignements pertinents peuvent être pris en considération. Voir le ~~Supplément A, section 6~~ Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) point 6, pour plus de détails. Les ~~PANS-Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV~~ « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes » contiennent des procédures relatives à l'utilisation du rapport sur l'état des pistes et l'attribution d'un RWYCC conformément à la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).

2.9.5 L'état de surface des pistes sera évalué et communiqué au moyen d'un code d'état de piste (RWYCC) et d'une des descriptions suivantes :

EAU STAGNANTE.  
 EAU SUR NEIGE COMPACTÉE.  
 SABLE NON ADHÉRENT.  
 SÈCHE.  
 TRAITÉE CHIMIQUEMENT.

Note 1. — L'état de surface des pistes est un état pour lequel, au moyen des méthodes énoncées dans les ~~PANS-Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV~~ « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes », l'équipage de conduite peut déduire la performance appropriée de l'avion.

Note 2. — L'état de surface, seul ou combiné à d'autres observations, est un critère pour lequel l'effet sur la performance des avions est suffisamment déterminant pour permettre l'attribution d'un code d'état de piste particulier.

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

Note 3. — Les expressions « TRAITÉE CHIMIQUÉMENT » et « SABLE NON ADHÉRENT » ne figurent pas dans la section sur les performances de l'avion mais sont utilisées dans la section sur la conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

2.9.6 Chaque fois qu'une piste en service est contaminée, la profondeur et la couverture du contaminant sur chaque tiers de piste seront évaluées et communiquées.

Note. — Des procédures pour la communication de la profondeur et de la couverture figurent dans les PANS Aérodomes (Doc 9981)-RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ».

2.9.7 Lorsque des mesures de frottement sont utilisées dans le cadre de l'évaluation générale de la surface d'une piste couverte de neige compactée ou de glace, l'appareil de mesure du frottement sera conforme à la norme fixée ou convenue par l'État.

2.9.8 Il est recommandé que les mesures de frottement effectuées sur des surfaces où sont présents des contaminants autres que de la neige compactée ou de la glace ne soient pas communiquées.

Note. — Les mesures de frottement effectuées sur des contaminants non compacts comme la neige et la neige fondante, en particulier, ne sont pas fiables en raison de l'effet de traînée exercé sur la roue de mesure.

2.9.9 Les renseignements indiquant qu'une piste ou une portion de piste mouillée est glissante seront mis à disposition.


Note 1. — Des dépôts de caoutchouc, un polissage de la surface, un mauvais drainage ou d'autres facteurs peuvent dégrader les caractéristiques de frottement de la surface d'une piste ou d'une portion de piste. Il est déterminé qu'une piste ou une portion de piste mouillée est glissante au moyen de différentes méthodes utilisées seules ou en combinaison. Ces méthodes peuvent être des mesures fonctionnelles du frottement effectuées à l'aide d'un dispositif de mesure continue du frottement, qui ne répond pas à la norme minimale définie par l'État, des observations du personnel de maintenance de l'aérodrome, des comptes rendus répétés de pilotes et d'exploitants d'aéronefs basés sur l'expérience de l'équipage de conduite ou obtenus par une analyse des performances d'arrêt de l'avion indiquant une surface subnormale. Des outils supplémentaires pour procéder à cette évaluation sont décrits dans les PANS Aérodomes (Doc 9981)-RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ».

Note 2. — Voir les points 2.9.1 et 2.13, sur la fourniture d'informations aux autorités compétentes et la coordination entre celles-ci.

2.9.10 Si le coefficient de frottement d'une piste en dur ou d'une portion de piste en dur est inférieur à la valeur minimale spécifiée par l'État en application du point 10.2.3, les usagers de l'aérodrome en seront informés.

Note 1. — Des éléments indicatifs sur la détermination et l'indication du niveau minimal de frottement figurent dans la Circulaire 329 — Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes.

Note 2. — Des procédures sur l'exécution d'un programme d'évaluation des caractéristiques de frottement de la surface d'une piste figurent dans les PANS Aérodomes (Doc 9981)-RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes ».

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

Note 3. — Les renseignements à publier dans un NOTAM comprennent des indications précisant la portion de la piste qui présente un niveau de frottement inférieur au minimum et l'endroit où elle se trouve sur la piste.

(...)

## 2.10 ENLEVEMENT DES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

Note. — ~~La section~~ Le point 9.3 contient des renseignements sur les services d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

(...)

## 2.11 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Note. — ~~La section~~ Le point 9.2 contient des renseignements sur les services de sauvetage et d'incendie.

(...)

2.10.5 Le niveau de protection normalement assuré sur un aéroport doit être exprimé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et d'incendie normalement disponibles, selon la description qui figure à ~~la section~~ le point 9.2 et conformément aux types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aéroport.

## 2.12 INDICATEURS VISUELS DE PENTE D'APPROCHE

(...)

- (b) le type d'installation, conformément aux dispositions du § point 5.3.5.2 du présent règlement. Dans le cas d'une installation du type PAPI ou APAPI, le côté de la piste sur lequel sont installés les ensembles lumineux, c'est-à-dire côté gauche ou côté droit, sera indiqué ;

(...)

## 2.13 COORDINATION ENTRE LES PRESTATAIRES DE SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE ET LES AUTORITÉS DE L'AÉRODROME

(...)

- (a) des renseignements sur l'état de certification des aéroports et sur les conditions d'aéroport (voir §- points 1.4 ; 2. 9, 2.10, 2.11 et 2.12) ;

## CHAPITRE 3 : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES


(...)

### 3.1 PISTES

(...)

3.1.3 Choix de la valeur maximale admissible de la composante transversale du vent.

En application des dispositions ~~du §~~ au point 3.1.1, dans les circonstances normales, il n'y aura, ni décollage ni atterrissage si la valeur de la composante transversale du vent est supérieure à :

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

(...)

(c) 19 km/h (10 kt) pour les avions dont la distance de référence est inférieure à 1 200 m.

Note. — Le ~~Supplément A, section 4~~ point 1 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les facteurs qui affectent le calcul d'évaluation du coefficient d'utilisation et sur les marges éventuelles à prévoir pour tenir compte de l'effet de conditions exceptionnelles.

(...)

#### 3.1.4 Données à utiliser

(...)

Note. — Il s'agit de vents moyens. La nécessité de tenir compte des conditions de rafales est mentionnée au ~~Supplément A, section 4~~ point 1 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

#### **Emplacement du seuil**

3.1.5 Le seuil de piste doit être placé en bout de piste, sauf si certaines considérations relatives à l'exploitation justifient le choix d'un autre emplacement.

Note. — Le ~~Supplément A, section 11~~ point 11 du Circulaire Opérationnelle (COAAC-100-AGA-01), donne des indications sur l'emplacement du seuil.

3.1.6 Différents facteurs qui peuvent avoir une incidence sur l'emplacement du seuil doivent être tenus en compte, lorsqu'il est nécessaire de décaler le seuil d'une piste, temporairement ou de façon permanente. Lorsque le seuil doit être décalé parce qu'une partie de la piste est inutilisable, il faudra prévoir une aire dégagée et nivelée d'au moins 60 m de longueur entre l'aire inutilisable et le seuil décalé. Il faudra prévoir également une distance supplémentaire correspondant à l'aire de sécurité d'extrémité de piste, selon les besoins.

Note. — Le ~~Supplément A, section 11~~ point 11 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les facteurs qui peuvent être considérés pour déterminer l'emplacement d'un seuil décalé


#### **Longueur réelle d'une piste**

##### 3.1.7 Piste principale

Sous réserve des dispositions ~~de la section~~ au point 3.1.9, la longueur réelle à donner à une piste principale doit être suffisante pour répondre aux besoins opérationnels des avions auxquels la piste est destinée et ne doit pas être inférieure à la plus grande longueur obtenue en appliquant aux vols et aux caractéristiques de performances de ces avions les corrections correspondant aux conditions locales.

(...)



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

### 3.1.9 Pistes avec prolongements d'arrêt ou prolongements dégagés

Lorsqu'une piste est associée à un prolongement d'arrêt ou un prolongement dégagé, une longueur réelle de piste inférieure à celle résultant de l'application des dispositions de la section au point 3.1.7 ou 3.1.8, selon le cas, doit être considérée comme satisfaisante, si la combinaison de piste, prolongement d'arrêt et prolongement dégagé permet de se conformer aux spécifications d'exploitation pour le décollage et l'atterrissage des avions auxquels la piste est destinée.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'utilisation des prolongements dégagés figurent au ~~Supplément A, section 2~~ point 2 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

### **Largeur des pistes**

3.1.10 La largeur de piste ne doit pas être inférieure à la dimension spécifiée dans le tableau suivant :

(...)

Note 3.— Voir le § point 3.2 pour ce qui est de la fourniture d'accotements de piste, en particulier pour les avions du code F équipés de quatre moteurs (ou plus).

(...)

### **Distance minimale entre pistes parallèles**

3.1.11 Dans le cas des pistes à vue parallèles destinées à être utilisées simultanément, la distance minimale entre les axes de piste doit être de :

(...)


Note. — Des procédures relatives aux catégories d'aéronefs et aux minimums de séparation en fonction de la turbulence de sillage figurent respectivement dans les ~~PANS-ATM (Doc 4444)~~ RACD 18-3 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Gestion du Trafic Aérien, Chapitre 4, section point 4.9, et Chapitre 5, section point 5.8.

(...)

3.1.11 Dans le cas des pistes aux instruments parallèles destinées à être utilisées simultanément, dans les conditions spécifiées dans les ~~PANS-ATM~~ RACD 18-3 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Gestion du Trafic Aérien et dans les PANS-OPS en vigueur en RDC, la distance minimale entre les axes de piste doit être de :

(...)

- (2) dans les cas des approches parallèles indépendantes, des combinaisons de distance minimale et de conditions qui sont différentes des combinaisons spécifiées dans les ~~PANS-ATM~~ RACD 18-3 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Gestion du Trafic Aérien en vigueur en RDC, doivent être appliquées s'il est déterminé qu'elles ne compromettent pas la sécurité de l'exploitation.

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

Note. — Les ~~PANS-ATM (Doc 4444)~~ RACD 18-3 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne-Gestion du Trafic Aérien, Chapitre 6, ainsi que les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Partie III, ~~Section~~ point 2, et le Volume II, Partie I, ~~Section~~ point 3 ; Partie II, ~~Section~~ point 1 ; et Partie III, ~~Section~~ point 3, contiennent des procédures et des spécifications d'installations concernant l'utilisation simultanée de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles. Des éléments indicatifs pertinents figurent dans le Manuel sur les opérations simultanées sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles (SOIR) (Doc 9643).

(...)

### 3.1.15 Changements de pente longitudinale

(...)

Note. — Le ~~Supplément A, section 4~~ point 4 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les changements de pente avant la piste.

(...)

### 3.1.18 Distance entre changements de pente

(...)

Note. — Le ~~Supplément A, section 4~~ point 4 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur la mise en application de cette spécification.

(...)

### 3.1.19 Pentés transversales

(...)


Note. — Sur les pistes mouillées, exposées à des vents traversiers, le problème de l'hydroplanage dû à un mauvais écoulement des eaux risque d'être aggravé. On trouvera au ~~Supplément A, section 7~~ point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), des renseignements sur ce problème et sur d'autres facteurs applicables.

(...)

## Surface des pistes

3.1.22 La surface d'une piste doit être construite de manière à ne pas présenter d'irrégularités qui auraient pour effet d'altérer les caractéristiques de frottement ou de nuire de toute autre manière au décollage ou à l'atterrissage d'un avion.

(...)

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

Note 2. — Le ~~Supplément A, section 5~~ point 5 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), donne des éléments indicatifs sur les tolérances de construction ainsi que d'autres renseignements. Des orientations supplémentaires figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3<sup>ème</sup> Partie.  
 (...)

3.1.24 Les surfaces neuves ou refaites des pistes en dur doivent être évaluées afin de s'assurer que leurs caractéristiques de frottement répondent aux objectifs de conception.

Note. — Le ~~Supplément A, section 7~~ point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves ou refaites. Des orientations supplémentaires figurent dans le ~~Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie~~ Guide relatif à l'état de la surface des chaussées GIAAC-AGA-14 – 03.

3.1.25 Les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuve ou refaite doivent être mesurées en utilisant un appareil auto mouillant de mesure continue du frottement.

Note. — Le ~~Supplément A, section 7~~ point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves. Des orientations supplémentaires figurent dans le ~~Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie~~ Partie Guide relatif à l'état de la surface des chaussées GIAAC-AGA-14 – 03.

3.1.26 La profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve doit au moins être égale à 1,0 mm.

Note 1. — La macrotexture et la microtexture sont prises en compte afin d'obtenir les caractéristiques de frottement de surface requises. Des éléments indicatifs sur la conception des surfaces figurent dans le ~~Supplément A, section 8~~ point 8 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

## 3.2 ACCOTEMENTS DE PISTE

### Généralités

Note. — Des éléments indicatifs sur les caractéristiques et le traitement des accotements de piste figurent au ~~Supplément A, section 9~~ point 9 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) et dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), Partie 1.


(...)

## 3.4 BANDES DE PISTE

(...)

### Objets sur les bandes de piste

Note. — ~~La section~~ Le point 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les bandes de piste.

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

(...)

~~3.4.5~~ **3.4.6** Tout objet situé sur une bande de piste qui peut constituer un danger pour les avions doit être considéré comme obstacle et sera supprimé.

(...)

Note 2. — Si des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert ou fermées ont été construites, il conviendra de s'assurer que leur structure ne s'élève pas au-dessus du sol environnant de façon à éviter qu'elle soit considérée comme un obstacle.

Voir aussi la Note 1 au § point 3.4.16.

Note 3. — Il convient d'accorder une attention particulière à la forme et à l'entretien des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert pour éviter d'attirer des animaux, notamment des oiseaux. Au besoin, on peut recouvrir ces canalisations d'un filet. Des procédures relatives à la gestion de la faune sont spécifiées dans les PANS — Aérodrômes (Doc 9984 le RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodrômes ». On trouvera de plus amples éléments indicatifs sur la prévention et l'atténuation du risque faunique figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), Partie 3 Guide relatif à la gestion du risque animalier sur les aérodrômes (GIAAC-AGA-14 – 11) et le Guide relatif à l'élaboration d'un programme de gestion de la faune (GIAAC-AGA-14 – 17).

(...)

~~(C) à moins de 45 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.~~

Aucun objet mobile ne doit non plus se trouver sur cette portion de la bande de piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage ou de décollage.

Note.— Voir au Chapitre 4, section point 4.1, les caractéristiques de la surface intérieure de transition

(...)


~~3.4.6~~ **3.4.7** À l'exception des aides visuelles nécessaires à la navigation aérienne et des objets nécessaires à la sécurité des aéronefs qui doivent être situés sur la bande de piste et qui répondent à la spécification de frangibilité correspondante du Chapitre 5, aucun objet fixe ne ~~doit se trouver sur~~ doit être permis où que ce soit sur la portion de la ~~une~~ bande de piste d'une piste avec approche de précision qui est délimitée par les bords inférieurs des surfaces intérieures de transition :

~~(a) à moins de 77,5 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou~~

~~(b) à moins de 60 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou~~

~~(c) à moins de 45 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.~~

Aucun objet mobile ne doit non plus se trouver sur cette portion de la bande de piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage ou de décollage.

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

Note.— Voir au Chapitre 4, ~~section~~ point 4.1, les caractéristiques de la surface intérieure de transition

3.4.7 3.4.8 La partie d'une bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste aux instruments doit présenter, sur une distance par rapport à l'axe et à son prolongement d'au moins :

(...)

Note. — Le ~~Supplément A, section 9~~ point 9 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur le nivellement d'une aire plus étendue à l'intérieur d'une bande dans laquelle s'inscrit une piste avec approche de précision lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

(...)

3.4.14 3.4.12 Si la surface visée par le § point 3.4.11 est revêtue, elle doit être capable de résister au passage occasionnel de l'avion critique pris en compte dans la conception de la chaussée de la piste.

(...)

### 3.5 AIRES DE SECURITE D'EXTREMITE DE PISTE

(...)

3.5.1 Une aire de sécurité d'extrémité de piste doit être aménagée à chaque extrémité de la bande de piste lorsque :

(...)

Note. — Des orientations sur les systèmes d'arrêt figurent dans le ~~Supplément A, section 10~~ point 10 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) et dans le Guide relatif aux aires de sécurité d'extrémité de piste GIAAC-AGA-14 - 08 .


(...)

3.5.3 L'aire de sécurité d'extrémité de piste doit s'étendre à partir de l'extrémité de la bande de piste sur une distance d'au moins 90 m lorsque :

(...)

Note. — Des orientations sur les systèmes d'arrêt figurent dans le ~~Supplément A, section 10~~ point 10 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) et dans le Guide relatif aux aires de sécurité d'extrémité de piste GIAAC-AGA-14 - 08 .

(...)

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

3.5.8 Une aire de sécurité d'extrémité de piste doit présenter une surface dégagée et nivelée pour les avions auxquels la piste est destinée, en prévision du cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait la piste.

Note. — Il n'est pas nécessaire que la surface de l'aire de sécurité d'extrémité de piste soit aménagée de manière à présenter la même qualité que la bande de la piste (voir, cependant, le § point 3.5.12).

(...)

### 3.5.12 Résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste

Pour améliorer la décélération de l'avion et faciliter les déplacements des véhicules de sauvetage et d'incendie comme il est indiqué aux §-points 9.2.34 à 9.2.36, l'aire de sécurité d'extrémité de piste doit être aménagée ou construite de manière à réduire les risques de dommages pour un avion qui atterrirait trop court ou dépasserait la piste

(...)

## 3.6 PROLONGEMENTS DEGAGÉS

Note. — L'insertion, dans cette section point , de spécifications détaillées sur les prolongements dégagés ne signifie pas qu'un prolongement dégagé doit être aménagé. Le Supplément A, section 2 point 2 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), fournit des indications sur l'emploi des prolongements dégagés.

### Emplacement des prolongements dégagés

(...)

3.6.3 Le prolongement dégagé doit s'étendre latéralement sur une largeur de 75 m au moins de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste. :

a) sur une largeur d'au moins 75 m dans le cas des pistes aux instruments ;

b) sur au moins la moitié de la largeur de la bande de piste dans le cas des pistes à vue.


(...)

3.6.5 Des changements brusques de pente positive doivent être évités lorsque la pente, sur le sol d'un prolongement dégagé, est relativement faible ou lorsque la pente moyenne est positive. En pareil cas, dans la partie du prolongement dégagé située à moins de 22,5 m, ou à une distance égale à la moitié de la largeur de la piste, si cette dernière distance est plus grande, de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste, les pentes et changements de pente ainsi que la transition entre la piste et le prolongement dégagé doivent être semblables, d'une manière générale, aux pentes et changements de pente de la piste à laquelle est associé ce prolongement dégagé.

### Objets sur les prolongements dégagés

Note. — La section Le point 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les prolongements dégagés.

(...)

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

### 3.7 PROLONGEMENTS D'ARRÊT

Note. — L'insertion, dans cette section, de spécifications détaillées sur les prolongements d'arrêt ne signifie pas qu'un prolongement d'arrêt doit être aménagé. le ~~Supplément A, section 2~~ point 2 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), fournit des indications sur l'emploi des prolongements d'arrêt.

(...)

#### Pentes des prolongements d'arrêt

3.7.2 Les pentes et les changements de pente sur un prolongement d'arrêt, ainsi que la zone de transition entre une piste et un prolongement d'arrêt doivent être conformes aux spécifications ~~des §~~ aux points 3.1.13 à 3.1.19 applicables à la piste à laquelle le prolongement d'arrêt est associé ; toutefois :

- (a) il n'est pas nécessaire d'appliquer au prolongement d'arrêt la limitation prévue au § point 3.1.14 d'une pente de 0,8 % sur les premiers et derniers quarts de la longueur d'une piste ;

(...)

### 3.8 AIRE D'EMPLOI DU RADIOALTIMÈTRE

(...)

#### Changements de pente longitudinale

3.8.4 Les changements de pente de l'aire d'emploi du radioaltimètre doivent être évités ou limités au minimum. Lorsque des changements de pente sont inévitables dans cette aire, ils doivent être aussi graduels que possible. Tout changement brusque ou inversion soudaine de la pente doit être évité. Le taux de variation entre deux pentes consécutives ne dépassera pas 2 % sur 30 m.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'aire d'emploi du radioaltimètre figurent au ~~Supplément A, section 4.3~~ point 4.3 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) et ~~à la section~~ le point 5.2 du Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). Des éléments indicatifs sur l'emploi du radioaltimètre figurent dans les PANS-OPS, Volume II, Partie II, ~~section~~ point 1.


(...)

### 3.9 VOIES DE CIRCULATION

Note 1. — Sauf indications contraires, les dispositions de la présente ~~section~~ point s'appliquent à tous les types de voies de circulation.

Note 2.— Voir à ~~la section~~ le point 5.4.3 une méthode normalisée de désignation des voies de circulation qui peut servir à améliorer la conscience de la situation et faire partie de mesures efficaces de prévention des incursions sur piste.

Note 2 3.— Voir au ~~Supplément A, section 22~~ point 22 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01)et Guide relatif à la mise en œuvre d'aides visuelles pour lutter contre les incursions sur piste GIAAC-AGA-14 – 29, les orientations spécifiques en matière de conception de voies de circulation pour la prévention des incursions sur piste, que l'on peut utiliser dans le cadre de l'élaboration de nouvelles voies de circulation ou de l'amélioration de voies de circulation existantes présentant des risques d'incursion sur piste connus.

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

## Généralités

3.9.1 Des voies de circulation doivent être aménagées pour assurer la sécurité et la rapidité des mouvements des aéronefs à la surface.

Note. — Des éléments indicatifs sur la disposition et la désignation normalisée des voies de circulation figurent dans le ~~Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2e Partie~~ Guide de dénomination des voies de circulation sur un aérodrome (GIAAC-AGA-14 – 23).

(...)

## Virages des voies de circulation

~~3.9.4~~ **3.9.5** Les changements de direction sur les voies de circulation doivent être aussi peu nombreux et aussi faibles que possible. Les rayons de virage seront compatibles avec les possibilités de manœuvre et les vitesses normales de circulation des avions auxquels la voie de circulation est destinée. Les virages doivent être conçus de telle façon que, lorsque le poste de pilotage des avions reste à la verticale des marques axiales de la voie de circulation, la marge minimale entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de la voie de circulation ne sera pas inférieure aux marges spécifiées au § point 3.9.3.

(...)

Note 2. — L'emplacement des marques axiales et des feux de voie de circulation est spécifié aux § points 5.2.8.6 et 5.3.17.12.

(...)

~~3.9.5~~ **3.9.6** Des congés de raccordement doivent être aménagés aux jonctions et intersections des voies de circulation avec des pistes, des aires de trafic et d'autres voies de circulation pour faciliter la manœuvre des avions. Les congés seront conçus de manière à faire respecter les marges minimales spécifiées au § point 3.9.3 entre les roues et le bord de la voie de circulation lorsque les avions manœuvrent dans les jonctions ou intersections.

(...)

### 3.9.11 Pentés transversales

(...)

Note. — En ce qui concerne les pentes transversales sur une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, voir le § point 3.13.4.


(...)

## 3.11 BANDES DE VOIE DE CIRCULATION

(...)

3.11.2 Une bande de voie de circulation doit s'étendre symétriquement de part et d'autre de l'axe de celle-ci, sur toute la longueur de cette voie, jusqu'à une distance de l'axe au moins égale à celle qui figure au Tableau 3-1, colonne 11.



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

## Objets sur les bandes de voie de circulation

Note. — La section Le point 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les bandes de voie de circulation.

3.11.3 Une bande de voie de circulation doit présenter une aire exempte d'objets susceptibles de constituer un danger pour les avions qui l'empruntent.

(...)

Note 2. — Si des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert ou fermées ont été construites, il conviendra de s'assurer que leur structure ne s'élève pas au-dessus du sol environnant, de façon à éviter qu'elle soit considérée comme un obstacle.

Voir aussi la Note 1 au § point 3.11.6.

(...)

## 3.12 PLATES-FORMES D'ATTENTE, POINTS D'ATTENTE AVANT PISTE, POINTS D'ATTENTE INTERMEDIAIRES ET POINTS D'ATTENTE SUR VOIE DE SERVICE

(...)


3.12.6 La distance entre une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste aménagé à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste ou un point d'attente sur voie de service et l'axe d'une piste doit être conforme aux indications du Tableau 3-2 et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, elle sera telle qu'un aéronef ou un véhicule en attente ne gênera pas le fonctionnement des aides radio à la navigation ou ne doit pas percer la surface intérieure de transition.

Note.— Des orientations sur l'emplacement des points d'attente avant piste figurent dans le ~~Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2<sup>e</sup> Partie~~ Guide de dénomination des voies de circulation sur un aérodrome (GIAAC-AGA-14 – 23).

(...)

**Tableau 3-2. Distance minimale entre l'axe d'une piste et une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service**

Type de la piste	Chiffre de code de la piste			
	1	2	3	4
Approche à vue	30 m	40 m	75 m	75 m
Approche classique	40 m	40 m	75 m	75 m
Approche de précision de catégorie I	60 m <sup>b</sup>	60 m <sup>b</sup>	90 m <sup>a,b</sup>	90 m <sup>a,b,e</sup>
Approche de précision des catégories II et III			90 m <sup>a,b</sup>	90 m <sup>a,b,e</sup>
Piste de décollage	30 m	40 m	75 m	75 m

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

- (a) Si la plate-forme d'attente, le point d'attente avant piste ou le point d'attente sur voie de service se trouve à une altitude inférieure à celle du seuil, la distance sera diminuée de 5 m pour chaque mètre de moins que l'altitude du seuil, à condition de ne pas empiéter sur la surface intérieure de transition.
- (b) Il faudra peut-être augmenter cette distance afin d'éviter le brouillage causé par des aides radio à la navigation, notamment des radiophares d'alignement de piste et de descente. Des renseignements sur les zones critiques et sensibles de l'ILS figurent dans le RACD 10, Volume I, respectivement dans les Suppléments C et G à la 1re Partie (voir également le § 3.12.6).
- (c) ~~Lorsque la lettre de code est F, cette distance doit être de 107,5 m.~~

Note 3.— Pour le chiffre de code 4, lorsque la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche est supérieure à 120 m, une distance plus grande que 90 m peut être nécessaire pour garantir qu'un aéronef en attente se trouve en dehors de la zone dégagée d'obstacles. Par exemple, une distance de 100 m est basée sur un avion ayant une hauteur d'empennage de 24 m, une distance entre le nez et la partie supérieure de l'empennage égale à 62,2 m et une hauteur de nez de 10 m, qui se trouve en attente à un angle d'au moins 45° par rapport à l'axe de la piste, en dehors de la zone dégagée d'obstacles

(...)

3.12.8 Si une plate-forme d'attente de circulation, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service de piste avec approche de précision dont le chiffre de code est 4 se trouve à une altitude supérieure à celle du seuil, la distance ~~de 90 m ou de 107,5 m, selon le cas,~~ spécifiée au Tableau 3-2 doit encore être augmentée de 5 m pour chaque mètre de plus que l'altitude du seuil.

(...)

3.12.9 L'emplacement d'un point d'attente avant piste aménagé conformément au § point 3.12.3 doit être tel qu'un aéronef ou un véhicule en attente n'empiètera pas sur la surface de limitation d'obstacles, la surface d'approche, la surface de montée au décollage ou la zone critique/sensible ILS, ni gêner le fonctionnement des aides radio à la navigation.

(...)


## CHAPITRE 4 : LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES

(...)

Note 3. — Les § points 5.3.5.42 à 5.3.5.46 prévoient l'établissement d'une surface de protection contre les obstacles pour les indicateurs visuels de pente d'approche et contiennent des spécifications relatives à ces surfaces.

(...)

4.1.16 La pente de la surface de transition doit être mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste.

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

## Surface intérieure de transition

Note.— Il est entendu que la surface intérieure de transition constitue la surface déterminante de limitation d'obstacles pour les aides de navigation, les aéronefs et les autres véhicules qui doivent se trouver à proximité de la piste et que rien, en dehors des objets frangibles, ne doit faire saillie au-dessus de cette surface. La surface de transition décrite au § point 4.1.13 doit demeurer la surface déterminante de limitation d'obstacles pour les constructions, etc.

(...)

**Tableau 4-1. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles**

(...)

b. Longueur variable, voir les § points 4.2.9 ou 4.2.17.

(...)

4.2.12 Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § point 4.2.7 doivent être supprimés, à moins que, de l'avis de l'AAC/RDC, l'objet se trouve défilé par un objet inamovible existant ou qu'une étude aéronautique établisse, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

(...)

Note 1. — La section Le point 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles.

(...)

## CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

(...)

### 5.1.3 PROJECTEUR DE SIGNALISATION

(...)


5.1.3.2 Un projecteur de signalisation doit émettre des signaux rouges, verts et blancs, et :

(...)

c) émettra un message en code morse, en l'une quelconque des trois couleurs, à une cadence pouvant atteindre au moins quatre mots à la minute.

Lorsqu'un feu de couleur verte est utilisé, la limite verte spécifiée à l'Appendice 1, § point 2.1.2, doit être respectée.

(...)

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

#### 5.1.4 AIRE A SIGNAUX ET SIGNAUX VISUELS AU SOL

Note. — L'insertion, dans la présente section, de spécifications détaillées sur une aire à signaux ne signifie pas qu'une telle aire doit obligatoirement être aménagée. Le ~~Supplément A, section 17~~ point 17 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), fournit des indications sur la nécessité de prévoir des signaux visuels au sol. Le RACD 18-2, Appendice 1, spécifie la forme, la couleur et l'emploi des signaux visuels au sol. Le Manuel de conception des aéroports (Doc 9157), 4e Partie, fournit des indications sur la conception des signaux visuels au sol.

(...)

#### 5.2 MARQUES

(...)

5.2.1.3 À l'intersection d'une piste et d'une voie de circulation, les marques de piste doivent être conservées et les marques de la voie de circulation seront interrompues.

Note. — Voir le § point 5.2.8.7 en ce qui concerne la manière de raccorder les marques d'axe de piste aux marques axiales de voie de circulation.

(...)

#### 5.2.3 MARQUES D'AXE DE PISTE

(...)

##### Emplacement

5.2.3.2 Des marques d'axe de piste doivent être disposées le long de l'axe de la piste entre les marques d'identification de piste comme il est indiqué sur la Figure 5-2, sauf aux endroits où ces marques seront interrompues conformément aux dispositions du § point 5.2.1.1.

(...)

5.2.4.10 Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé, il doit porter les marques indiquées à la Figure 5-4 (A) ou (B) et toutes les marques situées en avant du seuil décalé doivent être masquées à l'exception des marques d'axe de piste qui seront transformées en flèches.

(...)


Note 2. — Lorsque la portion de piste située en avant d'un seuil décalé ne permet pas les mouvements d'aéronefs au sol, on disposera des marques de zone fermée comme celles qui sont décrites au § point 7.1.4

(...)

5.2.8.6 Sur les parties rectilignes d'une voie de circulation, les marques axiales doivent être disposées le long de l'axe de cette voie et, dans les courbes, ces marques doivent faire suite à la ligne axiale de la partie rectiligne de cette voie, en demeurant à une distance constante du bord extérieur du virage.

Note - Voir le § point 3.9.5 et la Figure 3-2.

(...)

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

5.2.8.8 Lorsque des marques axiales de voie de circulation sont disposées sur une piste conformément au § point 5.2.8.3, ces marques doivent être apposées le long de l'axe de la voie de circulation.

(...)

5.2.9.6 Lorsque le poste de pilotage de l'avion demeure sur la marque d'aire de demi-tour sur piste, cette marque d'aire de demi-tour doit être conçue de telle manière que, la marge entre une roue quelconque de l'atterrisseur de l'avion et le bord de l'aire de demi-tour ne soit pas inférieure aux valeurs spécifiées au-§ point 3.3.6.

Note. — Pour faciliter la manœuvre, on peut envisager de prévoir entre les roues et le bord d'aire de demi-tour un dégagement supérieur pour les aéronefs de codes E et F (voir-§ point 3.3.7).

(...)

#### **5.2.10 MARQUES DE POINT D'ATTENTE AVANT PISTE**

(...)

5.2.10.1 Des marques de point d'attente avant piste doivent être disposées pour indiquer l'emplacement d'un point d'attente avant piste.

Note. — Voir le § point 5.4.2 en ce qui concerne l'installation de panneaux aux points d'attente avant piste.

(...)

5.2.10.4 Les marques de point d'attente avant piste disposées à un point d'attente avant piste établi conformément au-§ point 3.12.3 doivent se présenter comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A.

(...)

#### **5.2.12 MARQUE DE POINT DE VERIFICATION VOR D'AERODROME**

(...)

Note. — Voir le § point 5.4.4 en ce qui concerne le panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.


(...)

#### **5.2.13 MARQUE DE POSTE DE STATIONNEMENT D'AERONEF**

(...)

5.2.13.2 Les marques de poste de stationnement d'aéronef disposées sur une aire de trafic avec revêtement doivent être situées de manière à assurer les dégagements spécifiés aux §-points 3.13.6 et 3.15.9 respectivement, lorsque la roue avant suit ces marques.

(...)

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

## 5.2.16 MARQUE D'OBLIGATION

(...)

5.2.16.1 Lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'obligation conformément aux dispositions du § point 5.4.2.1, une marque d'obligation doit être disposée sur la surface de la chaussée.

(...)

## 5.3 FEUX

(...)

### Feux pouvant prêter à confusion

5.3.1.3 Les feux non aéronautiques au sol qui, en raison de leur intensité, de leur configuration ou de leur couleur, risquent de prêter à confusion ou d'empêcher que les feux aéronautiques au sol ne soient...

(...)

### Montures et supports des feux

Note. — ~~La section~~ Le point 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles, et le ~~Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6<sup>e</sup> Partie~~ Guide relatif à la mise en œuvre des exigences de frangibilité et de limitation de hauteur pour le matériel et les installations placés sur la piste ou à proximité (GIAAC-AGA-14 – 31), contient des éléments indicatifs sur la frangibilité des montures et des supports des feux.


(...)

5.3.1.8 La température produite par conduction ou par rayonnement à l'interface entre un feu encastré installé et un pneu d'aéronef ne doit pas dépasser 160 °C au cours d'une période d'exposition de 10 minutes

(...)

Note. — Au crépuscule ou par mauvaise visibilité, de jour, un balisage lumineux peut être plus efficace que le balisage diurne. Pour être efficaces dans de telles conditions ou, de nuit, lorsque la visibilité est mauvaise, les feux doivent avoir l'intensité requise dans chaque cas. Pour obtenir l'intensité requise il est d'ordinaire nécessaire de disposer de feux directionnels, qui doivent être visibles sous un angle suffisant et orientés de manière à répondre aux besoins de l'exploitation. Le dispositif de balisage lumineux de piste doit être considéré comme un tout afin que les intensités relatives des feux soient convenablement ajustées pour répondre à un même but. Voir le ~~Supplément A, section 15 point 14 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4<sup>ème</sup> Partie~~ Guide relatif à l'intégrité et la fiabilité des circuits électriques d'aérodrome (GIAAC-AGA-14 – 30).

(...)

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

### 5.3.4 DISPOSITIFS LUMINEUX D'APPROCHE

(...)

#### 5.3.4.1 Emploi

##### A. Pistes à vue

Partout où cette installation est matériellement possible, un dispositif lumineux d'approche simplifié répondant aux spécifications des § points 5.3.4.2 à 5.3.4.9 doit être installé, sur une piste à vue affectée du chiffre de code 3 ou 4 et destinée à être utilisée de nuit, à moins que la piste ne soit utilisée que dans des conditions de bonne visibilité et qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres aides visuelles.

(...)

##### B. Pistes avec approche classique

Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche classique seront dotées d'un dispositif lumineux d'approche simplifié répondant aux spécifications des § points 5.3.4.2 à 5.3.4.9, à moins qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres aides visuelles.

(...)

##### C. Pistes avec approche de précision de catégorie I

Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche de précision de catégorie I doivent être dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, répondant aux spécifications des § points 5.3.4.10 à 5.3.4.21.

##### D. Pistes avec approche de précision de catégories II

Les pistes avec approche de précision de catégorie II doivent être dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie II, répondant aux spécifications des § points 5.3.4.22 à 5.3.4.39.

(...)


5.3.4.2 Les feux formant la barre transversale doivent être en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux de la barre transversale doivent être espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, quand on utilise une barre transversale de 30 m, des vides peuvent être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides ne doivent pas excéder une valeur minimale compatible avec les besoins locaux, et aucun d'eux ne doit dépasser 6 m.

Note 1.— L'espacement utilisé couramment entre deux feux successifs de la barre transversale varie de 1 m à 4 m. On peut ménager des vides de part et d'autre de l'axe pour améliorer le guidage en azimuth dans le cas d'approches effectuées avec un certain écart latéral et pour faciliter les évolutions des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Note 2. Le ~~Supplément A, section 12~~ point 12.2 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les tolérances d'installation.

(...)

5.3.4.10 Le dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, doit être constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste, et par une barre transversale de feux de 30 m de longueur, située à 300 m du seuil de piste.

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

Note. — L'installation d'un dispositif lumineux d'approche d'une longueur inférieure à 900 m peut avoir pour conséquence des restrictions opérationnelles de l'emploi de la piste. Voir le **Supplément A, section 42 point 12.** du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

Note 2. — Le **Supplément A, section 12 point 12.2** du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur les tolérances d'installation.

(...)

5.3.4.15 Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au **§ point 10.4.10** comme objectif d'entretien, à chaque position de feu de la ligne axiale, il doit y avoir :

(...)

5.3.4.17 Lorsque la ligne axiale est constituée par les barrettes décrites aux **§ points 5.3.4.14**, alinéa b), ou 5.3.4.15, alinéa b), chaque barrette doit être complétée par un feu à éclats sauf si ce balisage est jugé inutile eu égard aux caractéristiques du dispositif et à la nature des conditions météorologiques.

5.3.4.18 Chacun des feux à éclats décrits au **§ point 5.3.4.17** doit émettre deux éclats par seconde, en commençant par les premiers feux du dispositif et en continuant successivement dans la direction du seuil jusqu'au dernier feu. Le circuit électrique doit être conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.

5.3.4.19 Si l'élément de la rangée axiale est formé par les feux décrits aux **§ points 5.3.4.14**, alinéa a), ou 5.3.4.15, alinéa a), on doit disposer, en plus de la barre transversale placée à 300 m du seuil, des barres transversales supplémentaires à 150 m, 450 m, 600 m et 750 m du seuil. Les feux formant chaque barre transversale doivent être disposés en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux doivent être espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, des vides pourront être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides ne doivent pas excéder une valeur minimale compatible avec les besoins locaux et aucun d'eux ne dépassera 6 m.


Note. — Voir le **Supplément A, section 12 point 12.** du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) où figurent des indications détaillées sur la disposition.

5.3.4.20 Lorsque les barres transversales supplémentaires décrites au **§ point 5.3.4.19** sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes des barres transversales doivent être disposés sur deux droites qui sont parallèles à la rangée axiale ou qui convergent sur l'axe de piste à 300 m du seuil.

5.3.4.21 Les feux doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-1.

Note. — Les enveloppes de trajectoire de vol utilisées dans la conception de ces feux sont illustrées dans le **Supplément A** Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01). Figure A-6.



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

## Emplacement

5.3.4.22 Le dispositif doit être constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant, si possible, sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste. En outre, le dispositif doit comporter deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 270 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-14. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § point 10.5.7 comme objectif d'entretien, le dispositif peut comporter deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 240 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-15.

Note. — La longueur de 900 m est fondée sur la nécessité d'assurer un guidage pour l'exploitation dans les conditions de catégories I, II et III. Des dispositifs de longueur réduite peuvent permettre l'exploitation dans les conditions de catégories II et III, mais ils risquent d'imposer des limitations à l'exploitation de catégorie I. Voir le **Supplément A, section 12 point 12.4 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01)**.

(...)

Les feux formant les barrettes latérales doivent être placés de chaque côté de la ligne axiale et leur espacement longitudinal doit être égal à celui des feux axiaux, le feu le plus proche étant situé à 30 m du seuil. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § point 10.5.7 comme objectif...

(...)

5.3.4.27 Lorsque les feux de la ligne axiale situés à plus de 300 m du seuil sont constitués par les feux prescrits aux § ponts 5.3.4.31, alinéa b), ou 5.3.4.32, alinéa b), des barres transversales supplémentaires doivent être installées à 450 m, à 600 m et à 750 m du seuil.


5.3.4.28 Lorsque des barres transversales supplémentaires décrites au § point 5.3.4.27 sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes de ces barres doivent être disposés sur deux droites parallèles à la ligne axiale ou convergeant sur l'axe de piste à 300 m du seuil.

(...)

5.3.4.30 Les 300 derniers mètres de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil), doivent se composer de barrettes blanc variable. Si le seuil est décalé de 300 m ou davantage, la ligne axiale doit être composée de sources lumineuses ponctuelles blanc variable. Lorsque le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § pont 10.5.7 comme objectif d'entretien, les 300 derniers mètres (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil) de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II, se composeront :

- a) de barrettes, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de barrettes du type décrit au § point 5.3.4.32, alinéa a) ; ou
- b) de sources lumineuses ponctuelles et de barrettes en alternance, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de sources lumineuses ponctuelles du type décrit au § point 5.3.4.32, alinéa b), la source lumineuse ponctuelle et la barrette la plus à l'intérieur étant situées, la première à 30 m, la seconde à 60 m du seuil ; ou

(...)

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

5.3.4.33 Là où le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § point 10.5.7 comme objectif d'entretien, au-delà de 300 m du seuil, chaque position de feu de la ligne axiale doit être occupée par :

(...)

5.3.4.34 Lorsque la ligne axiale, au-delà de 300 m du seuil, est constituée par les barrettes décrites aux § points 5.3.4.31, alinéa a), ou 5.3.4.32, alinéa a), chaque barrette, au-delà de 300 m, doit être complétée par un feu à éclat sauf si ce balisage est jugé inutile eu égard aux caractéristiques du dispositif et à la nature des conditions météorologiques.

5.3.4.35 Chaque feu à éclats visé au § point 5.3.4.34 doit émettre deux éclats par seconde, en commençant par le feu le plus éloigné du seuil et en continuant successivement jusqu'au feu le plus proche du seuil. Le circuit électrique sera conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.

(...)

### 5.3.5 INDICATEURS VISUELS DE PENTE D'APPROCHE

(...)

Note. — Le Supplément A, section 13 point 13 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur la priorité d'installation des indicateurs visuels de pente d'approche.

5.3.5.2 Les indicateurs visuels de pente d'approche normalisés doivent être les suivants :

- a) le PAPI et l'APAPI conformes aux spécifications des § point 5.3.5.24 à 5.3.5.41 ; tels qu'ils sont représentés sur la Figure 5-16.

5.3.5.3 Un PAPI doit être installé lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 et qu'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § point 5.3.5.1 existent.

(...)

5.3.5.6 Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé par rapport à sa position normale, et que l'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § point 5.3.5.1 existent, un PAPI doit être installé. Lorsque le chiffre de code de la piste est 1 ou 2, un APAPI doit être installé.

(...)


#### Pente d'approche et calage en site des ensembles lumineux

5.3.5.36 La pente d'approche, telle qu'elle est définie sur la Figure 5-20, doit convenir aux pilotes d'avions qui exécuteront l'approche.

(...)

Note. — Voir les § points 5.3.5.42 à 5.3.5.46 en ce qui concerne la surface de protection contre les obstacles.

(...)

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

### 5.3.9 FEUX DE BORD DE PISTE

(...)

5.3.9.8 Les feux de bord de piste doivent être visibles dans tous les azimuts qui sont nécessaires au guidage d'un pilote atterrissant ou décollant dans l'un ou l'autre sens. Lorsque les feux de bord de piste sont prévus pour guider les pilotes sur le circuit d'aérodrome, ils doivent être visibles dans tous les azimuts (voir § pont 5.3.6.1).

5.3.9.9 Les feux de bord de piste doivent être visibles dans tous les azimuts spécifiés au § point 5.3.9.8 jusqu'à 15° ou moins au-dessus de l'horizon et leur intensité doit être suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles la piste est destinée à être utilisée pour le décollage ou l'atterrissage. Dans tous les cas, cette intensité doit être d'au moins 50 cd ; toutefois, sur les aérodromes au voisinage desquels ne se trouve aucune lumière étrangère, leur intensité doit être ramenée à 25 cd au minimum pour éviter d'éblouir les pilotes.

(...)

### 5.3.10 FEUX DE SEUIL DE PISTE ET FEUX DE BARRE DE FLANC

(...)

5.3.10.5 Les feux prescrits au-§ point 5.3.10.4, alinéas a) et b), doivent être :

(...)

### 5.3.14 FEUX SIMPLES DE ZONE DE TOUCHER DES ROUES

(...)

5.3.14.1 Des feux simples de zone de toucher des roues doivent être installés aux aérodromes où l'angle d'approche est supérieur à 3,5 degrés ou où la distance d'atterrissage disponible combinée à d'autres facteurs accroît le risque de dépassement de piste, sauf si des feux TDZ ont été prévus en application de la section au point 5.3.13.

(...)

### 5.3.15 FEUX INDICATEURS DE VOIE DE SORTIE RAPIDE

(...)


#### Application

5.3.15.1 Des feux indicateurs de voie de sortie rapide doivent être installés sur les pistes destinées à être utilisées lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m et/ou lorsque la densité de trafic est élevée.

Note. — Voir le ~~Supplément A, section 15~~ point 15 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01).

(...)

5.3.17.4 Des feux axiaux de voie de circulation doivent être installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à la circulation à la surface avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m. Ces feux ne doivent pas être installés lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux de bord de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant.

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

Note. — Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au § pont 8.2.3.

(...)

### Caractéristiques

5.3.17.6 Sauf dans le cas prévu au § pont 5.3.17.8, les feux axiaux installés sur des voies de circulation autres que des voies de sortie de piste ainsi que sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface doivent être des feux fixes de couleur verte et l'ouverture du faisceau doit être telle qu'ils soient visibles seulement pour un avion qui se trouve sur la voie de circulation ou à proximité de celle-ci.

(...)

Note 3. — Les dimensions de la zone critique/sensible ILS/MLS dépendent des caractéristiques de l'ILS/MLS correspondant et d'autres facteurs. Des éléments indicatifs figurent dans les Suppléments C et G à du RACD 10, Volume I.

(...)

5.3.17.8 Lorsqu'il est nécessaire d'indiquer la proximité d'une piste, les feux axiaux de voie de circulation doivent être des feux fixes, et ils doivent être alternativement verts et jaunes depuis le périmètre de la zone critique/sensible ILS, ou la limite inférieure de la surface intérieure de transition, si celle-ci est plus éloignée de la piste, jusqu'à la piste, et ils continuent d'être alternativement verts et jaune :

(...)

Note 2. — Les dispositions du § point 5.3.17.8 peuvent faire partie de mesures efficaces de prévention des incursions sur piste.

(...)

5.3.17.15 Sur une voie de circulation destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m, les feux installés dans un virage doivent être disposés à intervalles ne dépassant pas 15 m et les feux installés dans un virage d'un rayon inférieur à 400 m doivent être disposés à intervalles ne dépassant pas 7,5 m. Cet espacement doit se prolonger sur une longueur de 60 m avant et après le virage.

(...)


Note - Voir le § point 3.9.5 et la Figure 3-2.

(...)

5.3.18.2 Des feux de bord de voie de circulation doivent être installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à être utilisée pour la circulation à la surface, de nuit, si la piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation.

Note. — Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au § point 8.2.3.

(...)

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

### 5.3.20 BARRES D'ARRET

#### Emploi

(...)

5.3.20.1 Une barre d'arrêt doit être installée à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 350550 m, sauf lorsqu'il existe :

- a) des aides et des procédures appropriées pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou
- b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m :
  - 1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre ;
  - 2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.

~~5.3.20.2 Une barre d'arrêt doit être installée à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste comprise entre 350 m et 550 m, sauf lorsqu'il existe :~~

- ~~a) des aides et des procédures appropriées pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou~~
- ~~b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m :
  - ~~1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre ;~~
  - ~~2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.~~~~

(...)

5.3.20.5 Les barres d'arrêt doivent être placées en travers de la voie de circulation au point où l'on désire que la circulation s'arrête. Lorsqu'ils sont installés, les feux supplémentaires spécifiés au § point 5.3.20.7 doivent être placés à un minimum de 3 m du bord de la voie de circulation.

(...)


5.3.20.9 Lorsqu'ils sont installés, les feux supplémentaires spécifiés au § point 5.3.20.7 doivent avoir les mêmes caractéristiques que les autres feux de la barre d'arrêt mais doivent être visibles des avions qui s'en approchent jusqu'au moment où ils atteignent la barre d'arrêt.

(...)

#### 5.3.21 FEUX DE POINT D'ATTENTE INTERMEDIAIRE

Note - Voir la section le point 5.2.11 pour les spécifications relatives aux marques de point d'attente intermédiaire.

(...)

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

### 5.3.23 FEUX DE PROTECTION DE PISTE

Note. — Des incursions sur piste peuvent se produire quelles que soient la visibilité et les conditions météorologiques. L'installation de feux de protection de piste aux points d'attente avant piste peut faire partie de mesures efficaces de prévention des incursions sur piste. Les feux de protection de piste servent à avertir avertissent les pilotes et les conducteurs de véhicule qui roulent sur les voies de circulation qu'ils sont sur le point d'entrer sur une piste. Il y a deux configurations normalisées de feux de protection de piste, comme il est indiqué à la Figure 5-29.

#### Emploi

5.3.23.1 Des feux de protection de piste, conformes à la configuration A, doivent être disposés à chaque intersection piste/voie de circulation associée à une piste destinée à être utilisée :

- a) avec une portée visuelle de piste inférieure à 550 m, lorsqu'il n'y a pas de barre d'arrêt
- b) avec une portée visuelle de piste comprise entre 550 m et 1 200 m environ, en cas de forte densité de circulation.

Note 1.— Des feux de protection de piste conformes à la configuration B peuvent compléter des feux conformes à la configuration A, au besoin.

Note 2.— Des orientations sur la conception, l'utilisation et l'emplacement des feux de protection de piste conformes à la configuration B figurent dans le ~~Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4<sup>e</sup> Partie~~ guide relatif à la mise en œuvre des exigences de frangibilité et de limitation de hauteur pour le matériel et les installations placés sur la piste ou à proximité (GIAAC-AGA-14 – 31 .

(...)


5.3.23.3 Des feux de protection de piste conformes à la configuration B ne doivent pas être ~~co-implantés~~ co-implantés avec une barre d'arrêt.

5.3.23.4 Lorsqu'il y a plus d'un point d'attente avant piste à une intersection piste/voie de circulation, seuls les feux de protection de piste associés au point d'attente avant piste en service doivent être allumés.

#### Emplacement

~~5.3.23.4~~ 5.3.23.5 Des feux de protection de piste, disposés suivant la configuration A, doivent être placés de chaque côté situés de part et d'autre de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée, dans le Tableau 3-2, pour une piste de décollage du côté attente de la marque de point d'attente avant piste.

~~5.3.23.5~~ 5.3.23.6 Des feux de protection de piste, disposés suivant la configuration B, doivent être placés en travers situés de part et d'autre de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée dans le Tableau 3-2 pour une piste de décollage du côté attente de la marque de point d'attente avant piste.

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

## Caractéristiques

~~5.3.23.6~~ 5.3.23.7 Les feux de protection de piste, configuration A, doivent être constitués par deux paires de feux jaunes.

~~5.3.23.7~~ 5.3.23.8 Lorsqu'il est nécessaire de renforcer le contraste entre les feux de protection de piste allumés et les feux de protection de piste éteints, configuration A, destinés à être utilisés de jour, un dispositif spécial de taille suffisante doit être placé au-dessus de chaque lampe pour empêcher les rayons du soleil de pénétrer dans la lentille, sans gêner le fonctionnement du dispositif.

Note. — Certains autres dispositifs ou d'autres conceptions, par exemple des systèmes optiques conçus spécialement, peuvent être utilisés à la place du pare-soleil.

~~5.3.23.8~~ 5.3.23.9 Les feux de protection de piste, configuration B, doivent être constitués par des feux jaunes placés en travers de la voie de circulation, à des intervalles de 3 m.

~~5.3.23.9~~ 5.3.23.10 Le faisceau lumineux doit être unidirectionnel, et il sera jaune pour les aéronefs roulant en direction aligné de façon à être visible pour le pilote d'un avion qui roule vers le point d'attente avant piste.

Note.— Le Manuel de conception des aérodrômes (Doc 9157), 4<sup>e</sup> Partie, guide relatif à la mise en œuvre des exigences de frangibilité et de limitation de hauteur pour le matériel et les installations placés sur la piste ou à proximité (GIAAC-AGA-14 – 31) contient des éléments indicatifs sur l'orientation et le réglage de visée des feux de protection de piste.

~~5.3.23.10~~ 5.3.23.11 L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-24.

~~5.3.23.11~~ 5.3.23.12 Lorsque les feux de protection de piste sont destinés à être utilisés de jour, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-25.

~~5.3.23.12~~ 5.3.23.13 Lorsque les feux de protection de piste sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et que des intensités supérieures sont requises, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-25.


Note. — Des intensités supérieures peuvent être nécessaires pour maintenir les mouvements au sol à une certaine vitesse par faible visibilité.

~~5.3.23.13~~ 5.3.23.14 L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-12.

~~5.3.23.14~~ 5.3.23.15 Lorsque les feux de protection de piste sont destinés à être utilisés de jour, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-20.

~~5.3.23.15~~ 5.3.23.16 Lorsque les feux de protection de piste sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et que des intensités supérieures sont requises, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-20.

~~5.3.23.16~~ 5.3.23.17 Les feux, dans chaque unité de la configuration A, doivent s'allumer alternativement.

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

~~5.3.23.17~~ 5.3.23.18 Pour la configuration B, les feux adjacents doivent s'allumer alternativement et les feux alternants s'allumer simultanément.

~~5.3.23.18~~ 5.3.23.19 Les feux doivent s'allumer à une fréquence comprise entre 30 et 60 cycles par minute et les périodes d'extinction et d'allumage des deux feux seront égales et contraires.

(...)

### 5.3.24 ÉCLAIRAGE DES AIRES DE TRAFIC

(Voir aussi les § points 5.3.17.1 et 5.3.18.1)

(...)

Note 2. — La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée à la section le point 3.14.

(...)

### 5.3.28 FEU DE POINT D'ATTENTE SUR VOIE DE SERVICE

(...)

5.3.28.3 Un feu de point d'attente sur voie de service doit être placé contigu aux marques de point d'attente avant piste, à 1,5 m ( $\pm 0,5$  m) d'un bord de la voie de service, c'est-à-dire à gauche ou à droite selon le cas, conformément à la réglementation routière en RD Congo.

Note. — Voir la section le point 9.9 pour les limites de masse et de hauteur ainsi que les conditions de franchissement des aides de navigation placées sur les bandes de piste.

(...)

5.3.28.6 L'intensité lumineuse doit être suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles il est prévu d'utiliser le point d'attente, sans toutefois éblouir le conducteur.

Note. — Les feux de circulation couramment utilisés répondront vraisemblablement aux spécifications des § points 5.3.28.5 et 5.3.28.6.

(...)


### 5.3.29 BARRE D'ENTREE INTERDITE

~~Note 1. — Une barre d'entrée interdite est destinée à être commandée manuellement par les services de la circulation aérienne.~~

Note 2. - Des incursions sur piste peuvent se produire dans toutes quelles que soient la visibilité et les conditions météorologiques, quelle que soit la visibilité. La présence L'utilisation des barres d'entrée interdites aux intersections voies de circulation/piste et leur utilisation la nuit et dans toutes les conditions de visibilité peuvent constituer peut faire partie des mesures efficaces de prévention des incursions sur piste

(...)



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

## Emplacement

5.3.29.2 Une barre d'entrée interdite doit être placée en travers d'une voie de circulation et destinée à servir uniquement de voie de sortie, de l'extrémité, aux endroits où il est souhaitable d'empêcher le trafic d'emprunter cette voie en sens inverse.

5.3.29.3 une barre d'entrée interdite doit être co-implantée avec un panneau d'entrée interdite et/ou une marque d'entrée interdite.

(...)

## Caractéristiques

(...)

5.3.29.3 5.3.29.4 Une barre d'entrée interdite doit être constituée de feux unidirectionnels espacés régulièrement d'au plus 3 m et émettant un faisceau rouge dans la ou les directions prévues d'approche de la piste.

Note. — S'il est nécessaire d'accroître la visibilité, on peut installer des feux supplémentaires uniformément espacés.

5.3.29.4 5.3.29.5 Une paire de feux hors sol doit être ajoutée à chaque extrémité de la barre d'entrée interdite aux endroits où il y a possibilité que les feux encastrés de la barre soient masqués à la vue du pilote par la pluie, par exemple, ou que le pilote ait à immobiliser l'aéronef si proche de la barre que la structure de l'aéronef l'empêche de voir les feux.

5.3.29.5 5.3.29.6 L'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de la barre d'entrée interdite doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-12 à A2-16, selon qu'il convient.


5.3.29.6 5.3.29.7 Lorsque les barres d'entrée interdite sont spécifiées comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et qu'il est nécessaire, du point de vue de l'exploitation, d'assurer des intensités supérieures pour permettre le maintien d'une certaine vitesse des mouvements au sol par très faible visibilité ou par jour clair, l'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de la barre doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-17, A2-18 ou A2-19.

Note. — Les barres d'entrée interdite constituées de feux à haute intensité ne sont d'ordinaire utilisées qu'en cas d'absolue nécessité et après une étude spécifique.

5.3.29.7 5.3.29.8 Lorsqu'un dispositif à larges faisceaux est nécessaire, l'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de barre d'entrée interdite doivent être conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-17 ou A2-19.

5.3.29.8 ~~Le circuit électrique doit être conçu de manière à ce que :~~

- a) ~~les barres d'entrée interdite puissent être commandées indépendamment ou par groupes ;~~
- b) ~~lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée et que l'on regarde vers la piste, les feux axiaux de voie de circulation situés en aval de la barre soient éteints sur une distance d'au moins 90 m ;~~

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

e) ~~lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée, toute barre d'arrêt située entre la barre interdite et la piste soit éteinte.~~

5.3.29.9 Les feux axiaux de voie de circulation situés après la barre d'entrée interdite, lorsqu'on regarde en direction de la piste, ne doivent pas être visibles à partir de la voie de circulation.

(...)

## 5.4 PANNEAUX DE SIGNALISATION

### 5.4.1 GENERALITES

(...)

5.4.1.1 Des panneaux de signalisation doivent être installés pour donner une instruction obligatoire, des renseignements sur un emplacement ou une destination particulière sur l'aire de mouvement ou pour donner d'autres renseignements conformément aux spécifications du § point 9.8.1.

Note - Voir ~~la section~~ le point 5.2.17 pour les spécifications relatives aux marques d'indication

(...)


b) lorsqu'il est nécessaire que des renseignements prédéterminés variables soient affichés sur le panneau, pour répondre aux spécifications du § point 9.8.1.

(...)

**Tableau 5-5. Distances d'implantation des panneaux de guidage pour la circulation de surface, y compris les panneaux de sortie de piste**

Hauteur du panneau (mm)				Distance entre le bord de chaussée de voie de circulation défini et le côté le plus proche du panneau	Distance entre le bord de chaussée de piste défini et le côté le plus proche du panneau
Chiffre de code	Inscription	Face (min.)	Installé (max.)		
1 ou 2	200	<del>400</del> 300	700	5-11 m	3-10 m
1 ou 2	300	<del>600</del> 450	900	5-11 m	3-10 m
3 ou 4	300	<del>600</del> 450	900	11-21 m	8-15 m
3 ou 4	400	<del>800</del> 600	1 100	11-21 m	8-15 m

(...)

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

#### 5.4.2 PANNEAUX D'OBLIGATION

(...)

5.4.2.2 Les panneaux d'obligation doivent comprendre les panneaux d'identification de piste, les panneaux de point d'attente de catégorie I ou II, les panneaux de point d'attente avant piste, les panneaux de point d'attente sur voie de service et les panneaux d'entrée interdite.

Note - Voir la section le point 5.4.7 pour les spécifications relatives aux panneaux de point d'attente sur voie de service.

(...)

5.4.2.2 Les panneaux d'obligation doivent comprendre les panneaux d'identification de piste, les panneaux de point d'attente de catégorie I ou II, les panneaux de point d'attente avant piste, les panneaux de point d'attente sur voie de service et les panneaux d'entrée interdite.

Note - Voir la section le point 5.4.7 pour les spécifications relatives aux panneaux de point d'attente sur voie de service.

5.4.2.3 À une intersection voie de circulation/piste ou à une intersection de pistes, une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » doit être complétée par un panneau d'identification de piste.

5.4.2.4 Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « B » doit être complétée par un panneau indicateur de point d'attente de catégorie I ou II.

5.4.2.5 Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » placée à un point d'attente avant piste implanté conformément au § point 3.12.3 doit être complétée par un panneau de point d'attente avant piste.

Note - Voir la section point 5.2.10 pour les spécifications relatives aux marques de point d'attente avant piste.

5.4.2.6 Un panneau d'identification de piste placé à une intersection voie de circulation/piste doit être complété par un panneau d'emplacement placé à l'extérieur par rapport au panneau (le plus éloigné de la voie de circulation), s'il y a lieu.

Note - Voir la section le point 5.4.3 pour les caractéristiques des panneaux d'emplacement.


(...)

5.4.2.11 Un panneau indicateur de point d'attente avant piste doit être disposé de chaque côté du point d'attente avant piste établi conformément au § point 3.12.3, face à la direction d'approche de la surface de limitation d'obstacles ou de la zone critique/sensible ILS.

(...)

5.4.2.17 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente avant piste installé à un point d'attente avant piste établi conformément au § point 3.12.3 doit comprendre l'indicatif de la voie de circulation et un numéro.

(...)

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

### 5.4.3 PANNEAUX D'INDICATION

(...)

5.4.3.4 Un panneau indicateur de dégagement de piste doit être installé lorsque la voie de sortie de piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation et qu'il faut indiquer à un pilote qui quitte la piste le périmètre de la zone critique/sensible ILS ou, si elle est plus éloignée de l'axe de la piste, la limite inférieure de la surface intérieure de transition.

Note — Voir la section le point 5.3.17 pour les spécifications relatives au codage couleur des feux axiaux de voie de circulation.

(...)

#### Emplacement

5.4.3.14 À l'exception des cas spécifiés aux § points 5.4.3.16 et 5.4.3.24, les panneaux d'indication doivent être disposés du côté gauche de la voie de circulation, conformément au Tableau 5-5.

(...)

#### Caractéristiques

(...)

5.4.3.35 Les voies de circulation doivent être identifiées par un indicatif utilisé une seule fois sur l'aérodrome consistant en une ou plusieurs ou deux lettres, suivies ou non d'un numéro.

5.4.3.36 Lors de Pour la désignation des voies de circulation, l'emploi des lettres I, O et X et éviter d'utiliser de mots tels que « intérieur » et « extérieur ». doit être évité afin de lever toute confusion avec les chiffres 1 et 0 et les marques de zone fermée.

5.4.3.37 Les lettres I, O et X ne doivent pas être utilisées pour la désignation des voies de circulation, afin d'éviter la confusion avec les chiffres 1 et 0 et la marque de zone fermée.

5.4.3.37 5.4.3.38 L'emploi de chiffres seuls sur l'aire de manœuvre doit être réservé aux indicatifs de piste.

5.4.3.39 Les indicatifs de poste de stationnement ne doivent pas être les mêmes que les indicatifs de voie de circulation.

(...)


### 5.4.4 PANNEAU INDICATEUR DE POINT DE VERIFICATION VOR D'AERODROME

(...)

5.4.4.1 Lorsqu'un point de vérification VOR d'aérodrome est établi, il doit être repéré par une marque et un panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.

Voir la Note. — Voir la section le point 5.2.12, Marque de point de vérification VOR d'aérodrome.

(...)

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

## 5.5.6 BALISES AXIALES DE VOIE DE CIRCULATION

(...)

5.5.6.3 Des balises axiales de voie de circulation doivent être installées au moins à l'emplacement où l'on a installé des feux axiaux si tel est le cas.

Note. — Voir le § point 5.3.17.12 pour l'espacement des feux axiaux de voie de circulation.

(...)

## CHAPITRE 6 : AIDES VISUELLES POUR SIGNALER LES OBSTACLES

### 6.1 OBJETS A DOTER D'UN MARQUAGE ET/OU D'UN BALISAGE LUMINEUX

Note1. — Le marquage et/ou le balisage lumineux des obstacles sont destinés à réduire le danger pour les aéronefs en indiquant la présence de ces obstacles. Ils ne réduisent pas nécessairement les limites d'emploi qui peuvent être imposées par la présence des obstacles.

Note 2.— Un système autonome de détection des aéronefs peut être installé sur un obstacle ou proximité d'un obstacle (ou d'un groupe d'obstacles, comme un parc éolien) et conçu pour n'allumer le balisage lumineux que lorsqu'il détecte un aéronef s'approchant de l'obstacle, afin de réduire l'exposition des résidents locaux à la lumière. Des orientations sur la conception et l'installation de systèmes autonomes de détection des aéronefs figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4e Partie. La disponibilité de telles orientations n'est pas destinée à donner à entendre que de tels systèmes doivent être fournis.

(...)

6.1.1.8 Un objet fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles doit être doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux.

Note. — On trouvera à ~~la section~~ le point 5.3.5 des renseignements sur la surface de protection contre les obstacles.

6.1.1.9 Les autres objets situés à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles doivent être dotés de marques et/ou d'un balisage lumineux si une étude aéronautique indique qu'ils peuvent constituer un danger pour les aéronefs (y compris les objets adjacents à des itinéraires de vol à vue, comme des voies navigables et des routes) voir le-§ point 4.4.2.


Note. — Voir la note au § point 4.4.2.

(...)

### 6.1.2 OBJETS SITUÉS A L'EXTERIEUR DES LIMITES LATÉRALES DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

6.1.2.1 Les objets qui constituent des obstacles aux termes du § point 4.3.2 doivent être dotés de marques et d'un balisage lumineux ; toutefois, les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité.

(...)

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

## 6.2 MARQUAGE ET/OU BALISAGE LUMINEUX DES OBJETS

### 6.2.1 GENERALITES

6.2.1.1 La présence des objets qui doivent être dotés d'un balisage lumineux, conformément à ~~la section~~ le point 6.1, doit être indiquée par des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité ou par une combinaison de ces feux.

(...)

### 6.2.2 OBJETS ~~mobiles~~ **MOBILES**

(...)

6.2.2.4 Les fanions utilisés pour le balisage d'objets mobiles doivent avoir 0,9 m de chaque côté et représenter un damier composé de carrés de 0,3 m de côté. Les couleurs du damier doivent contraster entre elles et avec l'arrière-plan. Le rouge et le blanc doivent être utilisés, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

(...)

a) Voir le ~~§~~ point 6.2.2.6.

(...)

6.2.2.7 Des feux d'obstacle à basse intensité de type D doivent être disposés sur les véhicules d'escorte « FOLLOW ME ».

(...)

Note. — Ce tableau ne comprend pas les ouvertures de faisceau dans le plan horizontal qui sont recommandées. Le ~~§~~ point 6.2.1.3 spécifie une couverture de 360° autour de l'obstacle. Le nombre de feux nécessaires pour répondre à cette exigence dépendra donc des ouvertures de faisceau dans le plan horizontal de chacun des feux ainsi que de la forme de l'obstacle. Il faudra donc plus de feux lorsque les ouvertures de faisceau sont plus étroites.

(...)

### 6.2.3 OBJETS FIXES


Note. — Les objets fixes des éoliennes sont visés par ~~la section~~ le point 6.2.4 et les objets fixes des fils, câbles, etc., aériens et des pylônes correspondants, par ~~la section~~ le point 6.2.5.

(...)

**Tableau 6-3. Répartition lumineuse pour feux d'obstacle à intensité moyenne et haute selon les intensités de référence du Tableau 6-1**

(...)

Note — Ce tableau ne comprend pas les ouvertures de faisceau dans le plan horizontal qui sont recommandées. Le ~~§~~ point 6.2.1.3 spécifie une couverture de 360° autour de l'obstacle. Le nombre de feux nécessaires pour répondre à cette exigence dépendra donc des ouvertures de faisceau dans le plan horizontal de chacun des feux ainsi que de la forme de l'obstacle.

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

(...)

### **Balissage lumineux des objets d'une hauteur inférieure à 45 m au-dessus du niveau du sol**

(...)

6.2.3.21 Les feux d'obstacle à basse intensité de type B soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, conformément au § point 6.2.3.22 doivent être utilisés.

(...)

6.2.3.27 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils doivent être espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § point 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles peut être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage.

(...)

6.2.3.29 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils doivent être espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § point 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles peut être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage.

(...)

### **6.2.4 ÉOLIENNES**

(...)

Note 2. — Voir les § points 4.3.1 et 4.3.2.

(...)

#### **Marquage**

(...)


b) en respectant l'espacement maximal entre les feux disposés sur le contour, conformément aux dispositions au § point 6.2.3.15, sauf si une évaluation spécialisée montre qu'un espacement plus grand peut être appliqué ;

(...)

3) éoliennes de hauteur hors tout comprise entre 150 m et 315 m : de plus, il doit être installé à mi-hauteur de la nacelle un balisage intermédiaire composé d'au moins trois feux à faible intensité de type E, comme spécifié au § point 6.2.1.3. Si une étude aéronautique montre que des feux à faible intensité de type E ne sont pas adaptés, des feux à basse intensité de type A ou B doivent être utilisés.

(...)

Note. — L'alinéa e) du § point 6.2.4.3 ne s'applique pas aux éoliennes de hauteur hors tout supérieure à 315 m. Pour de telles éoliennes, il pourrait être déterminé par une étude aéronautique qu'un marquage et un balisage lumineux supplémentaires sont nécessaires.

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

(...)

6.2.4.5 Si un balisage lumineux est jugé nécessaire dans le cas d'une éolienne isolée ou d'une ligne courte d'éoliennes, il doit être installé conformément aux dispositions au § 6.2.4.3, alinéa e), ou comme il aura été déterminé par une étude aéronautique.

(...)

## 6.2.5 FILS ET CABLES AERIENS ET PYLONES CORRESPONDANTS

(...)

### Marquage par couleurs

6.2.5.2 Les pylônes qui supportent des fils, des câbles aériens, etc., et qui doivent être balisés seront dotés d'un marquage conforme aux §- pont 6.2.3.1 à 6.2.3.4 ; toutefois, le marquage peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à haute intensité.

(...)

## CHAPITRE 7. AIDES VISUELLES POUR SIGNALER LES ZONES D'EMPLOI LIMITE

### 7.1 PISTES ET VOIES DE CIRCULATION FERMEES EN TOTALITE OU EN PARTIE

(...)

#### Caractéristiques

7.1.4 Les marques de zone fermée doivent avoir la forme et les proportions indiquées dans la Figure 7-1, schéma a), dans le cas d'une piste, et elles doivent avoir la forme et les proportions indiquées dans le schéma b), dans le cas d'une voie de circulation. Les marques doivent être de couleur blanche dans le cas d'une piste et jaune dans le cas d'une voie de circulation.

Note 1 - Lorsqu'il s'agit d'une zone temporairement fermée, on peut se servir de barrières frangibles ou de marques utilisant des matériaux autres que de la peinture, ou de tout autre moyen approprié.


Note 2. — Des procédures relatives à la planification, à la coordination, à la surveillance et à la gestion de la sécurité des travaux en cours sur l'aire de mouvement sont spécifiées dans les PANS — Aérodrômes (Doc 9984) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodrômes ».

(...)

7.1.7 Lorsqu'une piste ou voie de circulation, ou une partie de piste ou de voie de circulation fermée est coupée par une piste ou une voie de circulation utilisable qui est utilisée de nuit, des feux de zone inutilisable doivent être disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en plus des marques de zone fermée, à des intervalles ne dépassant pas 3 m (voir § point 7.4.4). c

(...)



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

## 7.2 SURFACES A FAIBLE RESISTANCE

(...)

Note. — Les spécifications relatives aux marques latérales de piste figurent à la section le point 5.2.7.

(...)

## 7.4 ZONES INUTILISABLES

### Emploi

7.4.1 Des balises de zone inutilisable doivent être disposées à tous les endroits où une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plate-forme d'attente ne convient pas au roulement des aéronefs mais que ceux-ci doivent encore contourner en sécurité. Sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable doivent être employés.

Note1 - Des balises et des feux de zone inutilisable sont employés pour avertir les pilotes de la présence d'un trou dans la chaussée d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ou pour délimiter une portion de chaussée, sur une aire de trafic par exemple, qui est en réparation. Il ne convient pas de les employer quand une portion de piste devient inutilisable ou quand une grande partie de la largeur d'une voie de circulation devient inutilisable. En pareil cas, la piste ou voie de circulation est normalement fermée.

Note 2.— Des procédures relatives à la planification, à la coordination, à la surveillance et à la supervision de la sécurité des travaux en cours sur l'aire de mouvement sont spécifiées dans les PANS—Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ».

### Emplacement

7.4.2 Les balises et feux de zone inutilisable doivent être disposés à intervalles suffisamment serrés pour délimiter la zone inutilisable.

Note - Le Supplément A, section 13 point 14 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), donne des indications sur l'emplacement des feux de zone inutilisable.


(...)

## CHAPITRE 8. SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

(...)

8.1.4 L'intervalle de temps entre une panne de la source principale d'énergie et le rétablissement complet des services nécessaires visés au § pont 8.1.10 doit être aussi court que possible, sauf en ce qui concerne les aides visuelles associées aux pistes avec approche classique, aux pistes avec approche de précision ou aux pistes de décollage, pour lesquelles les dispositions du Tableau 8 -1 concernant les délais de commutation maximum s'appliqueront.

(...)

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

8.1.9 Une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux spécifications au § point 8.1.4 doit être installée sur les aérodromes où la piste principale est une piste à vue. Cette alimentation électrique auxiliaire ne sera pas installée lorsqu'il existe un balisage lumineux de secours conforme aux spécifications au § point 5.3.2, et qui peut être activé dans un délai de 15 minutes.

8.1.10 Les installations d'aérodrome ci-après doivent être raccordées à une alimentation électrique auxiliaire capable de les prendre en charge en cas de panne du système d'alimentation principal :

- a) le projecteur de signalisation et l'éclairage minimal nécessaire au personnel des services de la circulation aérienne dans l'exercice de ses fonctions ;
- b) tous les feux d'obstacles indispensables à la sécurité des vols ;
- c) les feux d'approche, de piste et de voie de circulation définis aux § points 8.1.6 à 8.1.9 ;
- d) l'équipement météorologique;
- e) l'éclairage indispensable de sûreté, si un tel éclairage est installé conformément à la section le point 9.11;
- f) l'équipement et les installations indispensables aux services d'aérodrome qui interviennent en cas d'urgence ;
- g) l'éclairage par projecteurs du point isolé de stationnement d'aéronef désigné s'il est mis en œuvre conformément aux dispositions du § point 5.3.24.1 ;
- h) l'éclairage des points de l'aire de trafic où peuvent circuler des passagers.

(...)

8.3.4 Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, le fonctionnement des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 doit être contrôlé automatiquement de manière à donner une indication lorsque le niveau de fonctionnement de l'un quelconque des éléments tombe au-dessous du niveau minimal approprié de fonctionnement spécifié aux-§ points 10.5.7 à 10.5.11. Cette indication doit être automatiquement retransmise au service d'entretien.

8.3.5 Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, le fonctionnement des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 doit être contrôlé automatiquement de manière à donner une indication lorsque le niveau de fonctionnement de l'un quelconque des éléments tombe au-dessous du niveau minimal spécifié au-dessous duquel les opérations ne doivent pas continuer. Cette indication doit être retransmise automatiquement à l'organisme des services de la circulation aérienne et affichée de façon bien visible.

(...)


## CHAPITRE 9. SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS D'EXPLOITATION D'AÉRODROME

### 9.1 PLAN D'URGENCE D'AÉRODROME

#### Généralités

(...)

9.1.5 Le plan d'urgence d'aérodrome doit indiquer au moins :

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

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les organes appelés à intervenir dans le plan ;
- c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence ;
- d) les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;
- e) un plan quadrillé de l'aérodrome et de ses abords immédiats.

9.1.6 Le plan doit tenir compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.

Note 1. — Des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

Note 2.— Des principes et des procédures généraux concernant la formation du personnel d'aérodrome, notamment les programmes de formation et les vérifications de compétence, sont spécifiés dans les ~~PANS — Aérodomes (Doc 9981)~~ RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodomes » .

(...)

## 9.2 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

(...)

### Niveau de protection à assurer

9.2.3 Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie doit correspondre à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § points 9.2.5 et 9.2.6. Lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs, le niveau de protection assuré doit être au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une.


Note. — Un décollage et un atterrissage constituent chacun un mouvement.

9.2.4 Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie doit correspondre à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § points 9.2.5 et 9.2.6.

(...)

9.2.6 Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne 3 du Tableau 9-1 pour cette catégorie, l'avion sera classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

Note 1. — ~~Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1<sup>ère</sup> Partie~~ Guide relatif au niveau de protection « sauvetage et anti-incendie » à assurer sur un aérodrome (GIAAC-AGA-14-19), contient des indications sur le classement des aérodromes, notamment ceux où sont exploités des aéronefs tout-cargo, aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie.

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

Note 2.— Des principes et des procédures généraux en matière de formation, notamment les programmes de formation et les vérifications de compétence, sont spécifiés dans les PANS—Aérodromes (Doc 9984) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne-Aérodromes ». On trouvera au ~~dans~~ ~~Supplément A, section 18~~ point 18.3 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) et dans le ~~Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1<sup>re</sup> Partie~~ Guide relatif au niveau de protection « sauvetage et anti-incendie » à assurer sur un aérodrome (GIAAC-AGA-14-19), des ~~indications~~ orientations sur la formation du personnel, sur le matériel de sauvetage pour les zones environnements difficiles et sur d'autres moyens et services à mettre en œuvre pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie.

(...)

9.2.11 Les quantités d'eau pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et d'incendie seront compatibles avec la catégorie d'aérodrome déterminée comme il est indiqué aux § points 9.2.3 à 9.2.6 et au Tableau 9-2. Dans le cas des aérodromes des catégories 1 et 2, on pourra toutefois substituer un agent complémentaire à la quantité d'eau à prévoir (jusqu'à 100 %).

(...)

9.2.25 Aux aérodromes où l'on prévoit de longs délais de réapprovisionnement, les quantités de réserve visées aux § points 9.2.22, 9.2.23 et 9.2.24 doivent être augmentées comme il en sera déterminé par une évaluation de risque.

(...)

9.2.42 Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être formé de façon à pouvoir exécuter ses tâches avec efficacité ; il doit participer à des exercices pratiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant alimentés sous pression.


Note 1. — On trouvera au ~~Supplément A, section 18~~ point 18.3 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), et dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1<sup>ère</sup> Partie, des indications destinées à aider l'autorité compétente à dispenser une formation appropriée.

(...)

#### **9.4 LUTTE CONTRE LE RISQUE D'IMPACTS D'ANIMAUX**

Note. — La présence d'animaux (y compris les oiseaux) aux aérodromes et à proximité constitue une grave menace pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

(...)

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

9.4.3 Des dispositions doivent être prises pour réduire le risque pour les aéronefs en adoptant des mesures visant à réduire au minimum les probabilités de collision entre les animaux et les aéronefs.

Note. — Des procédures relatives à la gestion des dangers que représentent les animaux sur un aéroport et dans les environs, notamment l'établissement d'un programme de gestion du péril animalier (WHMP), l'évaluation du risque faunique, la gestion de l'utilisation des terrains et la formation du personnel, sont énoncées dans le PANS — Aéroports (Doc 9981), RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aéroports » Partie II, Chapitres 1 et 6. On trouvera de plus amples éléments indicatifs dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), Partie 3-Guide relatif aux mesures de prévention et de lutte contre le risque animalier sur les aéroports (GIAAC-AGA-14 – 26), contient des indications sur les mesures efficaces permettant de déterminer si la présence d'animaux sur un aéroport ou à proximité constitue un danger potentiel pour les aéronefs et sur les méthodes propres à en décourager la présence.

(...)

## 9.5 SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC

(...)

9.5.2 Lorsque la tour de contrôle d'aéroport ne participe pas au service de gestion d'aire de trafic, des procédures doivent être établies afin de faciliter le transfert des aéronefs entre l'organisme de gestion d'aire de trafic et la tour de contrôle d'aéroport.

Note. — Des procédures relatives à la sécurité de l'aire de trafic sont énoncées dans les PANS — Aéroports (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aéroports » , Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8<sup>ème</sup> Partie Guide relatif à la gestion et à la sécurité de l'aire de trafic (GIAAC-AGA-14 – 09) et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contiennent des éléments indicatifs sur un service de gestion d'aire de trafic.

(...)


9.5.7 Un poste de stationnement d'aéronef doit être surveillé visuellement afin que les dégagements recommandés soient assurés pour l'aéronef qui l'utilise.

Note.— Des procédures relatives à la formation du personnel d'exploitation, à la sécurité de l'aire de trafic et aux opérations d'aire de trafic sont énoncées dans les PANS — Aéroports (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aéroports » , Partie II, Chapitres 1 et 7.

(...)

## 9.6 OPERATIONS D'AVITAILLEMENT - SERVICE

Note 1.— Des procédures relatives à l'établissement d'un système de permis de conduire d'aéroport (ADP) et d'exigences de sécurité applicables aux véhicules et à l'équipement, y compris des indications détaillées sur la formation du personnel, sont énoncées dans les PANS — Aéroports (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aéroports » , Partie II, Chapitre 9.

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

Note 4 2. — Le **Supplément A, section 19** point 19 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), contient des éléments indicatifs sur l'utilisation des véhicules d'aérodrome, et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contient des éléments indicatifs sur les règlements de circulation applicables aux véhicules.

(...)

## 9.7 UTILISATION DES VEHICULES D'AERODROME

(...)

Note 1.— Des procédures relatives à l'établissement d'un système de permis de conduire d'aérodrome (ADP) et d'exigences de sécurité applicables aux véhicules et à l'équipement, y compris des indications détaillées sur la formation du personnel, sont énoncées dans les **PANS — Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV** « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes », Partie II, Chapitre 9.

(...)

## 9.8 SYSTEMES DE GUIDAGE ET DE CONTROLE DE LA CIRCULATION DE SURFACE

(...)

Les éléments visuels d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface, c'est-à-dire les marques, les feux et les panneaux de signalisation, doivent être conçus de manière à être conformes respectivement aux spécifications des **sections points** 5.2, 5.3 et 5.4.

(...)

9.8.6 Lorsque le guidage et le contrôle de la circulation de surface sont assurés par l'allumage sélectif des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation, les conditions ci-après doivent être remplies :

(...)

Note 1. — Voir les **sections points** 5.3.17 et 5.3.20 pour les spécifications relatives aux feux axiaux de voie de circulation et aux barres d'arrêt, respectivement.


(...)

9.8.8 Un radar de surface pour aire de manœuvre doit être prévu sur un aérodrome autre que celui qui est visé au **§ point** 9.8.7 lorsque la densité de la circulation et les conditions d'exploitation sont telles que la régularité de la circulation ne peut être maintenue au moyen d'autres procédures et installations.

(...)

## 9.9 IMPLANTATION DU MATERIEL ET DES INSTALLATIONS SUR LES AIRES OPERATIONNELLES

Note 1. — Les spécifications relatives aux surfaces de limitation d'obstacles figurent **au point** à la **section** 4.2.

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

Note 2. — Les spécifications relatives à la conception des feux et de leurs supports, des ensembles lumineux d'indicateur visuel de pente d'approche, des panneaux de signalisation et des balises, figurent, respectivement, aux sections points 5.3.1, 5.3.5, 5.4.1 et 5.5.1. ~~Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6<sup>ème</sup> Partie~~ Guide relatif à la mise en œuvre des exigences de frangibilité et de limitation de hauteur pour le matériel et les installations placés sur la piste ou à proximité (GIAAC-AGA-14 – 31), contient des éléments indicatifs sur la conception d'une structure frangible pour les aides visuelles et non visuelles de navigation.

(...)

9.9.5 Tout matériel, toute installation nécessaire à la navigation aérienne et à la sécurité des aéronefs qui doivent être placés sur la bande ou à proximité de la bande d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III et qui :

a) ~~sont situés sur la portion de la bande qui s'étend à moins de 77,5 m de l'axe de la piste le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou qui~~ sont situés à moins de 240 m de l'extrémité de la bande et à moins de :

- 1) 60 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou de
- 2) 45 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou qui

b)  $\ominus$  font saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition, ou de la surface d'atterrissage interrompu ;

doivent être frangibles et placés aussi bas que possible.

9.9.6 Tout matériel ou toute installation nécessaire à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui constitue un obstacle important pour l'exploitation en vertu des dispositions ~~des §~~ 4.2.4, 4.2.11, 4.2.20 ou 4.2.27, doit être frangible et placé aussi bas que possible.

(...)

## 9.12 SYSTEME AUTONOME D'AVERTISSEMENT D'INCURSION SUR PISTE

(...)

Note 3. — ~~La section 21 du Supplément A~~ Le point 21 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01) donne une description d'un ARIWS ainsi que des informations sur l'utilisation d'un tel système.


(...)

9.12.1 Un ARIWS installé sur un aérodrome :

(...)

c) doit être doté de composants visuels, à savoir de feux, conçus en fonction des spécifications pertinentes de ~~la section~~ le point 5.3 ;

(...)

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

## CHAPITRE 10. ENTRETIEN DE L'AÉRODROME

### 10.1 GENERALITES

(...)

10.1.2 La conception et l'application des programmes d'entretien doivent tenir compte des principes des facteurs humains.

Note 1. — Des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683) et le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8<sup>ème</sup> Partie-Exploitation.

Note 2.— Des principes et des procédures généraux concernant la formation du personnel d'aérodrome, notamment les programmes de formation et les vérifications de compétence, sont spécifiés dans les PANS — Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes ».

(...)

### 10.2 CHAUSSEES

(...)

Note 1. — Voir le § point 2.9.3, sur les inspections des aires de mouvement.

Note 2. — Les PANS-Aérodromes (Doc 9981) RACD 14 -Volume IV) « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne- Aérodromes », le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) Guide relatif à la gestion et à la sécurité de l'aire de trafic (GIAAC-AGA-14 – 09) et le Manuel sur les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) (Doc 9830) contiennent des procédures sur les inspections quotidiennes de l'aire de mouvement et le contrôle des FOD.

(...)

Note 4. — Le Supplément A, section 9 point 9 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01), et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2<sup>ème</sup> Partie, donnent des indications sur les précautions à prendre en ce qui concerne la surface des accotements.


Note 5. — Aux aérodromes utilisés par des avions lourds ou des avions équipés de pneus des catégories supérieures de pression visées au § point 2.6.6, alinéa c), il faudrait apporter une attention particulière à l'intégrité des luminaires encastrés dans les chaussées et aux joints des chaussées.

10.2.2 La surface des pistes doit être entretenue de manière à empêcher la formation d'irrégularités dangereuses.

Note. — Voir le Supplément A, section 5 point 5 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01),

(...)



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

10.2.3 Les pistes en dur seront entretenues de manière à ce que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Note . — Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie Jusqu'au 3 novembre 2021, guide relatif à l'état de la surface des chaussées (GIAAC-AGA-14 – 03), contient de plus amples renseignements sur ce sujet, ainsi que sur l'amélioration des caractéristiques de frottement des pistes.

Note. — A compter du 4 novembre 2021, la circulaire 329 – Evaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes contient de plus amples renseignements sur ce sujet.

**10.2.4** Aux fins de l'entretien, les caractéristiques de frottement de la surface des pistes seront mesurées périodiquement au moyen d'un appareil auto mouillant de mesure continue du frottement et consignées. La fréquence des mesures sera déterminée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Note 1. — Jusqu'au 3 novembre 2021, des éléments indicatifs concernant l'évaluation des caractéristiques de frottement des pistes figurent au Supplément A, section 7 point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01). Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie Guide relatif à l'état de la surface des chaussées (GIAAC-AGA-14 – 03), contient des éléments indicatifs supplémentaires.

Note 1. — A compter du 4 novembre 2021, des éléments indicatifs concernant l'évaluation des caractéristiques de frottement de la surface des pistes figurent dans la circulaire 329 – Evaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes.

Note 2. — Jusqu'au 3 novembre 2021, L'objectif aux points 10.2.3 à 10.2.6 (10.2.3, 10.2.4, 10.2.7 et 10.2.8) est de garantir que les caractéristiques de frottement de la totalité de la surface des pistes demeurent égales ou supérieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'État.

Note 2. — A compter du 4 novembre 2021, L'objectif aux points 10.2.3 à 10.2.7 et 10.2.9 est de garantir que les caractéristiques de frottement de la totalité de la surface des pistes demeurent égales ou supérieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'État.


Note 3. — Jusqu'au 3 novembre 2021, des éléments indicatifs sur la détermination de la fréquence requise figurent dans le Supplément A, section 7 point 7 du Circulaire opérationnelle relative aux éléments indicatifs complétant les dispositions du RACD 14 volume I (COAAC-AGA-14-01). et dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> Partie, Appendice 5 Guide relatif à l'état de la surface des chaussées (GIAAC-AGA-14 – 03).

(...)

10.2.5 A compter du 4 novembre 2021, des mesures d'entretien correctif doivent être prises pour empêcher que les caractéristiques de frottement de la totalité ou d'une partie de la surface des pistes deviennent inférieures au niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité de l'Aviation Civile.

(...)

10.2.5 À compter des 4 novembres 2021, quand les mesures du frottement de la surface des pistes sont faites aux fins de l'entretien au moyen d'un appareil automouillant de mesure continue du frottement, les performances de l'appareil répondront à la norme fixée ou convenue par l'État.

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

10.2.6 À compter du 4 novembre 2021, le personnel qui effectue les mesures du frottement de la surface des pistes prescrites au point 10.2.5 sera formé et compétent pour effectuer ses tâches.

10.2.7 Des mesures d'entretien correctif seront prises pour empêcher que les caractéristiques de frottement de la totalité ou d'une partie de la surface des pistes deviennent inférieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'État.

Note. — Une section de piste d'environ 100 m de longueur peut être considérée comme significative du point de vue de l'entretien ou de la communication des renseignements.

10.2.8 Jusqu'au 4 novembre 2021, il est recommandé que, s'il y a lieu de penser qu'en raison de pentes ou de dépressions, les caractéristiques d'écoulement de tout ou partie d'une piste sont médiocres, les caractéristiques de frottement de la surface de cette piste soient évaluées dans des conditions naturelles ou simulées qui soient représentatives des conditions locales de pluie et que des mesures correctives d'entretien soient prises selon les besoins.

10.2.9 À compter du 4 novembre 2021, il est recommandé que la surface de la piste soit évaluée visuellement, au besoin, dans des conditions de pluie naturelles ou simulées pour voir s'il y a formation de flaques d'eau ou un mauvais écoulement des eaux, et que des mesures correctives d'entretien soient prises s'il y a lieu.

(...)

### 10.3 ÉLIMINATION DES CONTAMINANTS

10.3.1 L'eau stagnante, la boue, la poussière, le sable, l'huile, les dépôts de caoutchouc et autres contaminants doivent être enlevés rapidement et complètement de la surface des pistes en service afin d'en limiter l'accumulation.

Note. — ~~La disposition ci-dessus ne signifie pas que les opérations sur neige compactée ou glace sont interdites.~~ Des éléments indicatifs sur l'enlèvement de la neige, le contrôle de la glace et l'enlèvement d'autres contaminants figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> Parties Guide relatif à l'élaboration d'un programme d'entretien et de maintenance d'aérodrome GIAAC-AGA-14 – 20,


(...)

10.3.4 Lorsque les diverses parties de l'aire de mouvement ne peuvent être simultanément débarrassées de la boue, de l'eau, de la poussière, etc., l'ordre de priorité, après les pistes en service, doit être établi en consultation avec les parties intéressées telles que les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Note 1. — ~~Voir les PANS-AIM (Doc 10066), Appendice 2, Partie 3, AD 1.2.2, pour connaître les renseignements à publier dans une AIP concernant les plans neige.~~ Le Manuel des services d'information aéronautique (Doc 8126), contient des orientations sur la description d'un plan neige y compris une politique générale concernant les priorités opérationnelles établies pour le dégagement des aires de mouvement.

Note 2. — ~~Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8<sup>ème</sup> Partie, Chapitre 6, stipule qu'un plan neige d'aérodrome doit présenter clairement, entre autres, l'ordre de priorité des surfaces à dégager.~~

(...)

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

## 10.4 NOUVEAUX REVETEMENTS DE PISTE

(...)

10.4.4 Avant d'être ouverte temporairement à l'exploitation, une piste qui fait l'objet de travaux de renforcement de la chaussée doit être dotée de marques axiales conformes aux spécifications de la section le point 5.2.3. En outre, l'emplacement d'un seuil temporaire doit être identifié par une bande transversale de 3,6 m de largeur.

10.4.5 Le revêtement doit être réalisé et entretenu de façon qu'il offre un frottement supérieur au niveau minimal spécifié au § point 10.2.3.

(...)

10.5.11 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m sera d'assurer que pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tous cas, au moins :

- a) 95 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'axe de piste (là où il existe) et dans le balisage lumineux de bord de piste ;
- b) 75 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'extrémité de piste.

Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas admise.

10.5.12 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est de 550 m ou plus sera d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et en tous cas, au moins 85 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux de bord de piste et d'extrémité de piste. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas permise.

(...)

## APPENDICE 1 : COULEURS DES FEUX AÉRONAUTIQUES À LA SURFACE, DES PANNEAUX ET TABLEAUX DE SIGNALISATION


(...)

2.1.1. Les quantités colorimétriques des feux aéronautiques à la surface dotée de sources lumineuses à incandescence resteront dans les limites ci-après :

(...)

Note. — Voir § point 5.3.5.15 et 5.3.5.31.

(...)

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

Note. — Lorsque le signal de couleur doit être vu de loin, la pratique a consisté à utiliser des couleurs se situant dans les limites indiquées au § point 2.1.2.

(...)

2.4.2 Dans le cas des indicateurs visuels de pente d'approche et autres dispositifs lumineux qui ont un secteur de transition des couleurs, la couleur sera mesurée à des points conformes aux indications du § point 2.4.1, mais les domaines de couleur devront être traités séparément et aucun point ne se trouvera à moins de 0,5 degré du secteur de transition.

(...)

### 3. COULEURS DES MARQUES ET DES PANNEAUX ET TABLEAUX DE SIGNALISATION

(...)

Note 3. — Les spécifications recommandées au § point 3.4 pour les panneaux éclairés de l'intérieur ont un caractère provisoire et sont fondées sur les spécifications de la CIE concernant les panneaux de signalisation éclairés de l'intérieur. Ces spécifications seront revues et mises à jour lorsque la CIE établira des spécifications pour les autres panneaux éclairés de l'intérieur.

(...)

### APPENDICE 4. SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA CONCEPTION DES PANNEAUX DE GUIDAGE POUR LA CIRCULATION À LA SURFACE

(...)


9. Les formes de caractères (lettres, chiffres, flèches et symboles) seront conformes aux indications de la Figure A4-2. La largeur des caractères et l'espacement entre chaque caractère devront être déterminés comme il est indiqué dans le Tableau A4-1.

10. La hauteur de façade des panneaux devra être conforme au tableau suivant :

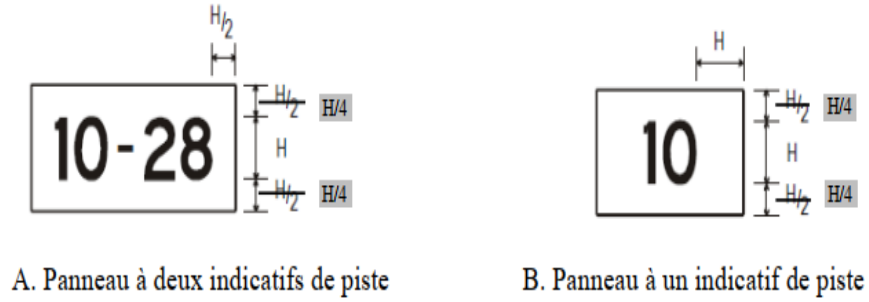
Hauteur de l'inscription	Hauteur de façade (minimale)
200 mm	<del>400</del> 300 mm
300 mm	<del>600</del> 450 mm
400	<del>800</del> 600 mm

11. La largeur de façade des panneaux devra être déterminée à l'aide de la Figure A4-4. Toutefois, dans le cas d'un panneau d'obligation installé sur un côté seulement d'une voie de circulation, la largeur de façade ne devra pas être inférieure à :

(...)

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

**Figure A4-4. Dimensions des panneaux**



**Figure A4-4. Dimensions des panneaux**

Note explicative de la Figure A4-4 : « H » est la hauteur de l'inscription

- FIN -