



MINISTRE DES TRANSPORTS
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 20 AOÛT 2018

DECISION N° 004578 /ANAC/DSV/DTA^{AA}
Portant Edition n°4 amendement n° 05 du règlement
aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions
techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise
de transport aérien public « RACI 3000 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membre de l'UEMOA ;
- Vu** l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 Août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n°569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile;

Sur Proposition de la Direction de la Sécurité des Vols, et après avis du Comité Technique de la réglementation ;

D E C I D E

Article 1^{er} : Objet

Est adopté l'édition 4, amendement n°05 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 ».

Article 2 : Portée des amendements

Les amendements contenus dans la présente édition portent essentiellement sur les amendements 40 B, 40 C, 42 et 43 de l'annexe 6, première partie de l'OACI. Le détail des amendements est fourni dans le tableau des amendements (page xiii à xiv) du RACI 3000.

Article 3 : La Direction de la Sécurité des Vols (DSV) est chargée de l'application et de la mise en jour du présent règlement (RACI 3000).

Article 3 : Entrée en vigueur et applicabilité

La présente décision qui abroge toutes les dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et applicable à partir du 08 novembre 2018.

L'amendement 40B est applicable à partir du 07 novembre 2019.

L'amendement 40C est applicable à partir du 05 novembre 2020 pour l'amendement.



PJ :

Quatrième Edition amendement n° 05 du règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 ».

Ampliation

- DSV
- DTA
- Service informatique (site Web, Q-pulse)
- Air Côte d'Ivoire
- SOLENTA



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. RACI 3000

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
RELATIF AUX CONDITIONS TECHNIQUES
D'EXPLOITATION D'UN AVION PAR UNE ENTREPRISE
DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC**

« RACI 3000 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Quatrième édition Juillet 2018, amendement n°05

La présente édition remplace la troisième édition d'Août 2016



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

**Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
* RACI 3000 ***

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Edition		Amendement	
	N°	Date	N°	Date
i	4	23/07/2018	5	23/07/2018
ii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
iii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
iv	4	23/07/2018	5	23/07/2018
v	4	23/07/2018	5	23/07/2018
vi	4	23/07/2018	5	23/07/2018
vii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
viii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
ix	4	23/07/2018	5	23/07/2018
x	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xi	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xiii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xiv	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xv	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xvi	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xvii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xviii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xix	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xx	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxi	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxiii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxiv	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxv	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxvi	4	23/07/2018	5	23/07/2018
xxvii	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3600 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

1-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
1-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
2-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
3-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-18	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-19	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-20	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-21	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-22	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-23	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-24	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-25	4	23/07/2018	5	23/07/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3600 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4-26	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-27	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-28	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-29	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-30	4	23/07/2018	5	23/07/2018
4-31	4	23/07/2018	5	23/07/2018
5-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
5-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
5-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
5-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
5-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-18	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-19	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-20	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-21	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-22	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-23	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-24	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-25	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-26	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-27	4	23/07/2018	5	23/07/2018
6-28	4	23/07/2018	5	23/07/2018
7-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
7-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
7-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
- RACI 3000 -

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

7-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
7-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
7-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
8-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
9-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
10-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
10-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
11-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
11-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
11-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
11-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
12-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
12-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
12-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
13-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
13-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
13-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
13-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
14-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
14-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
14-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018

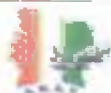


Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Édition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

15-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
15-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
16-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP1-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP2-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP3-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP4-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP5-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP6-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP7-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Édition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

APP8-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-18	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-19	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-20	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-21	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-22	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP8-23	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP9-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP9-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP10-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP10-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP10-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
APP10-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-A-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-A-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-A-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-A-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-A-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018

SUP-B-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-18	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-19	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-20	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-21	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-22	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-23	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-24	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-25	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-26	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-27	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-28	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-29	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-30	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-31	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-32	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-33	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-34	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-35	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-36	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-37	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-38	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-39	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-40	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-41	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-42	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-43	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-44	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-45	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-46	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-B-47	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Édition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

SUP-C-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-12	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-13	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-14	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-15	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-16	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-17	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-18	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-19	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-20	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-21	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-22	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-23	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-24	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-25	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-26	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-27	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-28	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-29	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-C-30	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-10	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-D-11	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-E-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-E-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-F-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-F-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-F-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-F-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-F-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

SUP-G-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-7	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-8	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-H-9	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-5	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-I-6	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-J-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-J-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-J-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-K-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-K-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-K-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-L-1	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-L-2	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-L-3	4	23/07/2018	5	23/07/2018
SUP-L-4	4	23/07/2018	5	23/07/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS					RECTIFICATIFS			
N°		Applicable le	Inscrit le	par	N°	Applicable le	Inscrit le	Par
OACI	ANAC							
1-35	0	Incorporés dans la présente édition		ANAC				
36	1	06/09/2013	31/08/2013	ANAC				
37	2	22/01/2014	16/12/2013	ANAC				
38	3	13/11/2014	29/07/2014	ANAC				
39	4	08/11/2018	13/12/2016	ANAC				
40 A		31/03/2017						
41		31/03/2017						
40 B	5	07/11/2019	23/07/2018	ANAC				
40 C		05/11/2020	23/07/2018	ANAC				
42		08/11/2018	23/07/2018	ANAC				
43		08/11/2018	23/07/2018	ANAC				


 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	--	--

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendement	Objet	Date
		- Adoption/Approbation - Entrée en vigueur le -Applicable le
1 ^{ère} édition	Nouveau code d'aviation civile	01/08/2013
amendement 01	Nouvelle codification en RACI	31/08/2013
	Amendement 36 de l'annexe 6, 1 ^{ère} partie :	06/09/2013
	a) exigences relatives à l'emport d'enregistreurs de bord ;	
	b) exploitation à temps de déroutement prolongé (EDTO) ;	
	c) planification du carburant, gestion du carburant en vol et sélection des aérodromes de dégagement,	
	d) déclarations « MINIMUM FUEL » (carburant minimal) et « MAYDAY FUEL » (urgence carburant)	
1 ^{ère} édition	Amendement 37 A B de l'annexe 6, 1 ^{ère} partie :	21/01/2014
Amendement 02	a) l'interdiction d'approche ;	21/01/2014
	b) le transfert à l'Annexe 19 des dispositions relatives à la gestion de la sécurité ;	22/01/2014
2 ^{ème} édition	l'amendement 03 du RACI 3000 porte sur :	
Amendement 03		10/09/2014
	a) la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;	19/09/2014
		13/11/2014
	b) les critères de conception des procédures et les exigences relatives aux cartes destinées à appuyer la PBN et les opérations d'approche et de départ PINS d'hélicoptères ;	
	c) l'harmonisation des dispositions, les EFB, les marchandises dangereuses, les HUD, les systèmes de vision et l'utilisation du carburant ;	
	d) les boîtiers des enregistreurs de bord automatiques largables (ADFR) ; des renvois aux versions actualisées des spécifications de performance opérationnelle minimale (MOPS) de l'EUROCAE; l'utilisation de systèmes embarqués d'enregistrement d'images (AIRS) légers de Classe C ; des exigences moins rigoureuses pour l'inspection des systèmes enregistreurs de bord.	

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

<p>3^{ème} édition Amendement 04</p>	<p>L'amendement porte essentiellement sur les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le suivi normal des aéronefs b) la communication basée sur la performance c) la surveillance basée sur la performance d) la performance de surveillance requise e) Introduction d'un nouvel appendice sur la localisation d'un avion en détresse 	<p>23/12/2016 23/12/2016 31/03/2017</p>
<p>4^{ème} édition Amendement 05</p>	<p>I. L'amendement 40 B de l'OACI porte essentiellement sur les aspects suivants</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la protection des enregistrements des enregistreurs de bord dans les opérations normales ; b) la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes. <p>II. L'amendement 40 C porte de l'OACI sur l'utilisation d'un format de compte rendu mondial amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes.</p> <p>III. L'amendement 41 de l'OACI porte sur la date d'application pour le remplacement des haïons dans les extincteurs portatifs.</p> <p>IV. L'amendement 42 de l'OACI porte sur le chapitre 3.5 qui intègre le §3.5.4 du chapitre 3 concernant la mise en œuvre pratique des dispositions relatives au suivi normal des aéronefs.</p> <p>V. L'amendement 43 de l'OACI porte :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) orientations sur les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSU) ; b) exigences relatives aux enregistreur de bord : enregistrements de l'interface équipage de conduite -- machine et fonction d'effacement des CVR et AIR ; paramètres de FDR supplémentaires ; simplification des dispositions relatives aux enregistreurs de bord ; c) sûreté du poste de pilotage ; d) approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) et introduction de dispositions relatives à un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; e) harmonisation et alignement des exigences sur la 	<p>20/08/2018 20/08/2018 08/11/2018</p>



-
- gestion de la fatigue ;
- f) modifications résultant de l'examen et de la restructuration du RACI 5007 --Services d'information aéronautique
 - g) modifications résultant de la restructuration des Procédures pour les services de navigation aérienne -- Exploitation technique des aéronefs, Volume I -- Procédures de vol (Doc B168).
- VI. Intégration par l'ANAC, de deux nouveaux chapitres et d'un appendice 10
- a) Chapitre 15 : Système qualité d'un exploitant aérien
 - b) Chapitre 16 : Affrètement et location des aéronefs
 - c) Appendice 10 : Canevas type d'audit d'exploitant fruteur
-

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	Edition	Amendement
Annexe 6, 1 ^{ère} partie	OACI	Exploitation technique des aéronefs Partie 1: Avion de transport commercial international- avion	11 ^{ème} édition, juillet 2018	AMDT 43 mars 2018

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES


Abréviations

ACAS	Système anticollision embarqué
adac	Avion à décollage et atterrissage courts
adav	Avion à décollage et atterrissage verticaux
ADRS	Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS	Surveillance dépendante automatique
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AEO	Tous moteurs en fonctionnement
AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
AIG	Enquêtes et prévention des accidents
AIR	Enregistreur d'images embarqué
AIRS	Système d'enregistrement d'images embarqué
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
AOC	Permis d'exploitation aérienne
APU/GAP	: Auxiliaire Power Unit / Groupe auxiliaire de puissance
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ASE	Erreur de système altimétrique
ASIE/PAC	Asie/Pacifique
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
CADV	Commandes automatiques de vol
CARS	Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
CAT I	Catégorie I
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CAT IIIA	Catégorie IIIA
CAT IIIB	Catégorie IIIB
CAT IIIC	Catégorie IIIC
COMAT	matériel de l'exploitant
CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRM	Gestion des ressources en équipe
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage



CVS	système de vision combiné
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DH	Hauteur de décision
DLR	Enregistreur de liaison de données
DLRS	Système d'enregistrement de liaison de données
DME	Dispositif de mesure de distance
DSTRK	Route désirée
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EDTO	Vol à temps de déroutement prolongé
EFB	sacoche de vol électronique
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EGT	Température des gaz d'échappement
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
ELT(AD)	ELT automatique largable
ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
EVS	Système de vision améliorée
FDAP	Flight data analysis programmes
FDR	Enregistreur de données de vol
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
ft/min	Pied(s) par minute
g	Accélération de la pesanteur
GCAS	Système de prévention des collisions avec le sol
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
hPa	Hectopascal
HUD	Visualisation tête haute
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
INS	Système de navigation par inertie
kg	Kilogramme
kg/m ²	Kilogramme par mètre carré
km	Kilomètre

km/h	Kilomètre(s) par heure
kt	nœud
kt/s	nœud par seconde
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
LEC	Liste d'écarts de configuration
LED	diode électroluminescente
LME	Liste minimale d'équipements
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
LOFT	Entraînement type vol de ligne
m	Mètre
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MHz	Mégahertz
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
m/s	Mètre par seconde
m/s ²	Mètre par seconde au carré
N	Newton
N1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
N2	Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
N3	Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
NAV	Navigation
NM	Mille marin
NVIS	systèmes de vision nocturne
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
OEI	Un moteur hors de fonctionnement
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBC	Communication basée sur la performance
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBS	Surveillance basée sur la performance
RCP	Performances des Communications Requises
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
RACI 2000	Licence du personnel

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Ameublément : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	---

RACI 3000	Conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public
RACI 3002	Conditions techniques d'exploitation des avions-aviation générale internationale
RACI 3004	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
RACI 3007	Conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public
RACI 4006	: Navigabilité des aéronefs
RACI 4007	: Protection de l'environnement
RACI 5000	Règles de l'air
RACI 5001	Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale
RACI 5002	Cartes aéronautiques
RACI 5004	Vol1 Télécommunication aéronautique, Aides radio à la navigation aéronautique
RACI 5004	Vol2 Télécommunication aéronautique, Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne
RACI 5005	Services de la circulation aérienne
RACI 5007	Services d'information aéronautique
RACI 6001	Conception et exploitation technique des aérodromes
RACI 8002	Gestion de la sécurité
RCP	Performances de communication requises
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RSP	Performance de surveillance requise
RVR	Portée visuelle de piste
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
RTCA	<i>Radio Technical Commission for Aeronautics</i>
SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	Procédures d'exploitation normalisées
SST	Avion supersonique de transport
SSLI	Service de sauvetage et de lutte contre incendie d'aéronef
SVS	Système de vision synthétique
TAWS	Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision
TLA	Angle de manette de poussée/puissance
TLS	Niveau de sécurité visé

TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
TVE	Erreur verticale totale
UPRT	Formation de Prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement
UTC	Temps universel coordonné
VC	Vitesse corrigée
VD	Vitesse de calcul en piqué
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VMC	Vitesse minimale de contrôle, moteur critique hors de fonctionnement
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
VSO	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
VS1	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé
VV	Vitesse vraie
WXR	Conditions météorologiques

Symboles

°C	Degré Celsius
%	Pour cent





TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	XI
TABLEAU DES AMENDEMENTS	XII
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	XV
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	XVI
ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES	XVII
TABLE DES MATIERES.....	XXII
CARACTERE DES ELEMENTS DU REGLEMENT	XXVII
CHAPITRE 1. DEFINITIONS	1-1
CHAPITRE 2. APPLICATION	2-1
CHAPITRE 3. GENERALITES	3-1
3.1 Respect des lois, règlements et procédures.....	3-1
3.2 Respect des lois, règlements et procédures de l'Etat de Côte d'Ivoire par un exploitant étranger	3-2
3.3 Gestion de la sécurité	3-2
3.4 Usage de substances psychoactives	3-4
3.5 Suivi des aéronefs	3-4
CHAPITRE 4. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS	4-1
4.1 Installations et services d'exploitation	4-1
4.2 Permis d'exploitation et supervision	4-2
4.3 Préparation des vols	4-11
4.4 Procédures en vol	4-22
4.5 Fonctions du pilote commandant de bord.....	4-26
4.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation.....	4-27
4.7 Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de décollage en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)	4-28
4.8 Bagages à main	4-31
4.9 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit	4-31
4.10 Gestion de la fatigue.....	4-31
CHAPITRE 5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS.....	5-1
5.1 Généralités.....	5-1



5.2 Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACI 4006, Parties IIIA et IIIB	5-1
5.3 Données sur les obstacles.....	5-4
CHAPITRE 6. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS	6-1
6.1 Généralités.....	6-1
6.2 Tous avions — Tous vols.....	6-4
6.3 Enregistreurs de bord	6-8
6.4 Tous avions effectuant des vols VFR	6-15
6.5 Tous avions — Survol de l'eau.....	6-16
6.6 Tous avions — Vols au-dessus de régions terrestres désignées	6-17
6.7 Tous avions — Vols à haute altitude	6-18
6.8 Tous avions — Vols en atmosphère givrante	6-19
6.9 Tous les avions volant selon les règles de vol aux instruments	6-19
6.11 Avions pressurisés transportant des passagers — Radar météorologique.....	6-21
6.12 Tous les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) — Indicateur de rayonnement	6-21
6.13 Tous les avions répondant aux normes de certification acoustique du RACI 4007, volume 1.	6-22
6.14 Indicateur de nombre de Mach	6-22
6.15 Avions qui doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).....	6-22
6.16 Avions transportant des passagers — Sièges des membres de l'équipage de cabine	6-24
6.17 Émetteur de localisation d'urgence (ELT).....	6-24
6.19 Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II)	6-26
6.20 Spécifications relatives aux transpondeurs signalant l'altitude-pression	6-26
6.21 Microphones.....	6-27
6.22 Avions à turboréacteurs — Système d'avertissement de cisaillement du vent explorant vers l'avant.....	6-27
6.23 Tous avions pilotés par un seul pilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit.....	6-27
6.24 Avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents de systèmes de vision améliorée (EVS) , de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)	6-28
CHAPITRE 7. EQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION DE ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS.....	7-1
7.1 Equipement de communications.....	7-1
7.2 Equipement de navigation.....	7-2
7.4 Installation	7-6
7.5 Gestion électronique des données de navigation	7-6
CHAPITRE 8. MAINTENANCE DES AVIONS.....	8-1
8.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance	8-1

8.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.....	8-2
8.3 Programme d'entretien	8-2
8.4 Enregistrement de maintenance	8-3
8.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité	8-4
8.6 Modifications et réparations	8-4
8.7 Organisme de maintenance agréé	8-4
8.8 Fiche de maintenance.....	8-7
CHAPITRE 9. EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS.....	9-1
9.1 Composition de l'équipage de conduite.....	9-1
9.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	9-2
9.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite	9-2
9.4 Qualifications.....	9-3
9.5 Équipement de l'équipage de conduite	9-6
CHAPITRE 10. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION.....	10-1
10.1 Délivrance de licence aux agents techniciens d'exploitation.....	10-1
10.2. Acceptation d'une attestation de qualification	10-1
10.3 Affectation d'un agent technique d'exploitation	10-1
10.4 Maintien au courant de l'agent d'exploitation affecté	10-2
CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENT.....	11-1
11.1 Manuel de vol (AFM)	11-1
11.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.....	11-1
11.3 Programme d'entretien.....	11-2
11.4 Carnet de route.....	11-3
11.5 Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord	11-4
11.6 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord	11-4
CHAPITRE 12. EQUIPAGE DE CABINE	12-1
12.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence.....	12-1
12.2 Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence	12-1
12.3 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol.....	12-1
12.4 Formation	12-1
CHAPITRE 13. SÛRETÉ	13-1
13.1 Vols commerciaux intérieurs.....	13-1
13.2 Sûreté du poste de pilotage	13-1
13.3 Liste type des opérations de fouille de l'avion.....	13-2
13.4 Programmes de formation	13-3
13.5 Rapport sur les actes d'intervention illicite.....	13-3
13.6 Questions diverses.....	13-3
CHAPITRE 14. MARCHANDISES DANGEREUSES	14-1
14.1 Responsabilités de l'ANAC.....	14-1



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

14.2	Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret	14-1
14.3	Exploitants transportant des marchandises dangereuses comme fret	14-2
14.4	Communication de renseignements	14-3
14.5	Vols intérieurs de transport commercial	14-3
CHAPITRE 15. SYSTEME QUALITE D'UN EXPLOITANT AERIEN		15-1
15.1.	Objet	15-1
15.2.	Politique de qualité et stratégie	15-1
15.3	But du système qualité	15-1
15.4.	Responsable qualité	15-2
15.5.	Système qualité	15-3
15.6.	Domaine	15-3
15.7	Système de retour d'information	15-3
15.8	Documentation pertinente	15-4
15.9	Programme d'assurance qualité	15-5
15.10	Responsabilité en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants	15-11
15.11	Formation au système qualité	15-12
15.12	Exploitant dont la taille ne justifie pas la mise en place d'un système qualité	15-13
CHAPITRE 16 AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS		16-1
16.1.	Affrètement ou location avec équipage complet	16-1
16.2.	Location sans équipage	16-5
APPENDICE 1. FEUX REGLEMENTAIRES DES AVIONS		APP1-1
APPENDICE 2. STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION		APP2-1
APPENDICE 3. SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS APPROUVES D'AVION MONOMOTEUR A TURBINE DE NUIT ET /OU EN CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)		APP3-1
APPENDICE 4. PERFORMANCES REQUISES DU SYSTEME ALTIMETRIQUE POUR LE VOL EN ESPACE AERIEN RVSM		APP4-1
APPENDICE 5. SUPERVISION DE LA SECURITE DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AERIEN		APPS-1
APPENDICE 6. PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (AOC)		APP6-1
APPENDICE 7. SPECIFICATIONS RELATIVES AU SYSTEME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE		APP7-1
APPENDICE 8. ENREGISTREURS DE BORD		APP8-1
APPENDICE 9. LOCALISATION D'UN AVION EN DETRESSE		APP9-1
APPENDICE 10 : CANEVAS TYPE D'AUDIT D'EXPLOITANT FRETEUR		APP10-1
SUPPLEMENT A. FOURNITURES MEDICALES		SUP A-1
SUPPLEMENT B. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS		SUP B-1
SUPPLEMENT C. ELEMENTS INDICATIFS SUR L'EXPLOITATION D'AVIONS		SUP C-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

SUPPLEMENT D. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS SUP D-1

SUPPLEMENT E. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENT (LME) SUP E-1

SUPPLEMENT F. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS SUP F-1

SUPPLEMENT G. ELEMENTS INDICATIFS SUPPLEMENTAIRES SUP G-1


**SUPPLEMENT H. SYSTEME D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TETE
HAUTE (HUD) ET SYSTÈMES DE VISION AMÉLIORÉE (EVS) SUP H-1**

**SUPPLEMENT I. NIVEAUX DES SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (RFFS)
..... SUP I-1**

SUPPLEMENT J. MARCHANDISES DANGEREUSES SUP J-1

SUPPLEMENT K. LOCALISATION D'UN AVION EN DÉTRESSE SUP K-1

**SUPPLÉMENT L. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD
..... SUP L-1**

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CARACTERE DES ELEMENTS DU REGLEMENT

Un Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RACI.

1. — Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :

- a) **Norme ou exigence nationale** : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'Etat de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.
- b) **Appendices** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.
- c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- d) **Les tableaux et figures** qui complètent ou illustrent une norme nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — *Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :*

- a) **Introduction et notes explicatives** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.
- b) **Notes** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.
- c) **Suppléments** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes nationales, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes nationales.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

**Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »**

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement ou décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu.

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

Aérodrome isolé. Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Agent technique d'exploitation. Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RACI 2000, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.



Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours, d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

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

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

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

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

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

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

Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH). Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche aux instruments 2D ou une opération d'approche indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

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

Altitude-pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type tel que défini dans le RACI 4006.

Analyse des données de vol. Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

Approche finale en descente continue (CDFS). Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.

Assurance qualité. Ensemble des actions préétablies et systématiques nécessaires pour s'assurer que l'exploitation et l'entretien des aéronefs satisfont aux exigences réglementaires en vigueur.

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

Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Désigne l'administration autonome de l'aviation civile, autorité compétente en matière d'administration d'aviation civile en Côte d'Ivoire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avion léger. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

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

Carburant critique EDTO. Quantité de carburant nécessaire pour le vol jusqu'à un aéroport de dégagement en route compte tenu de la possibilité d'une panne du système le plus contraignant au point le plus critique de la route.

COMAT. Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.

Communication basée sur la performance (PBC). Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

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

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond tel que défini dans le RACI 5000, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 du RACI 5000.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond tel que défini dans le RACI 5000, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 du RACI 5000.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

Dirigeant Responsable. La personne de l'exploitant qui a le pouvoir pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités d'entretien peuvent être financées et mises en œuvre au niveau exigé par l'ANAC et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

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

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


ELT automatique fixe (ELT {AF}). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

ELT automatique portatif (ELT {AP}). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

ELT automatique largable (ELT {AD}). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

ELT de survie (ELT{S}). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

En Etat de navigabilité. Etat d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

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

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

Erreur verticale totale (TVE). Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).

Etat de l'aérodrome. Etat sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

Etat de l'exploitant. Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.


Etat d'immatriculation. Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Fatigue. Etat physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

Fiche de maintenance (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020). Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

Fiche de maintenance (Applicable à partir du 5 novembre 2020). Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 300II »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, conformément au règlement applicable de navigabilité.

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

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

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

Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation

Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en Etat d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MCM)/Manuel des spécifications de maintenance de l'exploitant (MME). Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

Manuel de vol. Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon Etat de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Manuel d'utilisation de l'aéronef. Manuel, acceptable pour l'Etat de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Manuel qualité. Document contenant les informations nécessaires au système et au programme qualité de l'exploitant.

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

La classification des marchandises dangereuses est indiquée au Chapitre 3 du RACI 3004.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

Minimums opérationnels d'aérodrome. Limites d'utilisation d'un aérodrome :

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

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

Moteur. Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

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

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

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

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

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

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

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

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

Piste contaminée (A compter du 5 octobre 2020). 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 recouverte d'une ou de plusieurs des substances énumérées dans les éléments descriptifs de l'état de la surface des pistes.

Le RACI 6001 contient de plus amples renseignements sur éléments descriptifs de l'état de la surface des pistes.

Piste mouillée (A compter du 5 octobre 2020). La surface de la piste est recouverte d'humidité visible ou de 3 mm d'eau ou moins dans la zone qui doit être utilisée.

Piste sèche (A compter du 5 octobre 2020). Une piste est considérée comme sèche si sa surface ne présente ni humidité visible ni contaminants dans la zone qui doit être utilisée.



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

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

Voir le § 4.2.8.3 du présent règlement pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

Programme d'entretien. Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Règlement applicable de navigabilité. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Réparation (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020). Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications

Réparation (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020). Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

Sacoche de vol électronique (EFB). Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.

Segment d'approche finale (FAS). Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage.

Service. Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches



administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

Service de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Services d'assistance en escale. Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

Seuil de temps. Distance jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, exprimée en temps et fixée par l'Etat de l'exploitant, au-delà de laquelle il est obligatoire d'obtenir une approbation EDTO de l'Etat de l'exploitant.


Simulateur d'entraînement au vol. L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Spécification de navigation. Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Règlements opérationnels. Tout règlement en vigueur relatif à l'exploitation technique et l'entretien des aéronefs de l'exploitant de services aériens.

Responsable Qualité – Le responsable, acceptable par l'ANAC, de la gestion du système qualité, de la fonction surveillance et de la demande d'actions correctives.

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

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

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

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

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

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

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

Système significatif pour l'exploitation EDTO. Système de bord dont une panne ou une dégradation du fonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour la sécurité du vol et de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

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

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

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

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

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



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 2. APPLICATION

Les exigences du présent règlement sont applicables dans le cadre de l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international.

Les exigences applicables aux vols d'aviation générale internationale par avion figurent dans le RACI 3002.

Les exigences applicables aux vols de transport commercial international et aux vols d'aviation générale internationale par hélicoptère figurent dans le RACI 3007.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 3. GENERALITES

3.1 Respect des lois, règlements et procédures

3.1.1 L'exploitant doit veiller à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels ses avions sont en service.

3.1.2 L'exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils traversent, aux aérodromes qu'ils doivent utiliser ainsi que les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

3.1.3 La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné.

3.1.4 La responsabilité du contrôle de l'exploitation ne doit être déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.

3.1.5 S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou des personnes, l'agent technique d'exploitation doit s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au § 4.6.2, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

3.1.6 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales et l'ANAC. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et dans les (10) dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat ; dans ce cas, le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu dans les 10 (dix) jours à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

3.1.7 Les exploitants doivent faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

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

3.1.8 Les exploitants doivent veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié dans le RACI 2000.

3.2 Respect des lois, règlements et procédures de l'Etat de Côte d'Ivoire par un exploitant étranger

3.2.1 Si l'ANAC constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables sur territoire de la République de Côte d'Ivoire, ou pose un problème de sécurité grave similaire, elle notifie immédiatement l'évènement à l'exploitant et, si la situation le justifie, à l'Etat de l'exploitant. Si l'Etat de l'exploitant n'est pas aussi l'Etat d'immatriculation, l'ANAC notifie également l'évènement à l'Etat d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet Etat et justifie l'envoi d'une notification.

3.2.2 Lorsqu'une notification est envoyée aux Etats spécifiés au § 3.2.1, si la situation et sa solution le justifient, l'ANAC entre en consultation avec l'Etat de l'exploitant et, s'il y a lieu, l'Etat d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

3.3 Gestion de la sécurité

Le RACI 8002 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

3.3.1 Les exploitants d'avions dont la masse au décollage certifiée est comprise entre 20 000 kg et 27000 kg, ne sont pas soumis à l'établissement et au maintien d'un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.3.2 Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg doivent établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

L'exploitant doit nommer une personne responsable du programme.

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

3.3.3 Jusqu'au 6 novembre 2019, les programmes d'analyse des données de vol ne doivent être pas punitifs et doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

3.3.3 A compter du 7 novembre 2019, les programmes d'analyse des données de vol doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'appendice 3 du RACI 8002.

3.3.4 Jusqu'au 6 novembre 2019, les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

3.3.4 A compter du 7 novembre 2019, l'ANAC ne permettra pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'avion en République de Côte d'Ivoire (RACI BEA), sauf :

- a) s'ils se rapportent à un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées dans le RACI 8002 ;
- b) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées conformément au RACI 8002; ou
- c) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 7 de l'Appendice B du présent règlement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.3.5 A compter du 7 novembre 2019, l'ANAC ne permettra pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RACI BEA, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées conformément au RACI 8002 et :

- a) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;
- b) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prescrit au §3.3.2 du chapitre 3 du présent règlement ;
- c) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
- d) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
- e) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

3.3.6 Les exploitants doivent établir, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

3.4 Usage de substances psychoactives

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACI 2000, § 1.2.7, et dans le RACI 5000, § 2.5.

3.5 Suivi des aéronefs

3.5.1 L'exploitant doit établir une capacité permettant de suivre les avions d'un bout à l'autre de sa zone d'exploitation.

3.5.2 RESERVE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un aéron par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.5.3 L'exploitant doit assurer le suivi de la position d'un avion par le biais de comptes rendus automatisés au moins toutes les 15 minutes durant la ou les parties du vol qu'il est prévu d'effectuer dans des régions océaniques, lorsque:

- a) la masse maximale au décollage certifiée de l'avion est supérieure à 45 500 kg et le nombre de sièges passagers, supérieur à 19;
- b) l'organisme ATS obtient des informations sur la position de l'avion à des intervalles de plus de 15 minutes.

Aux fins du suivi des aéronefs, une région océanique correspond à l'espace aérien qui se trouve au-dessus des eaux à l'extérieur du territoire d'un Etat.

Le Chapitre 2 du RACI 5005 contient des dispositions sur la coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne pour ce qui est des messages de compte rendu de position.

3.5.4 L'exploitant doit établir des procédures, qui seront approuvées par l'ANAC, pour la conservation des données de suivi des aéronefs afin d'aider les Services de Recherches et Sauvetage à déterminer la dernière position connue d'un aéronef.

3.5.5 L'exploitant doit établir des procédures qui seront approuvées par l'ANAC pour la conservation des données de suivi des aéronefs afin d'aider les services de recherches et sauvetage (SAR) à déterminer la dernière position connue d'un l'aéronef.


Dans le cas où l'exploitant confie le suivi de ses aéronefs à des tierces parties, il en conserve la responsabilité.

La tierce partie doit appliquer les procédures de l'exploitant.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSEE BLANCHE



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 4. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

4.1 Installations et services d'exploitation

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

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

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

4.1.3 Dans les limites des conditions d'utilisation publiées, les aérodromes ainsi que leurs installations et services doivent être en permanence à la disposition des exploitants pendant les heures de service publiées, quelles que soient les conditions météorologiques.

4.1.4 Les exploitants, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, doivent évaluer le niveau de protection correspondant aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI) disponibles à tous les aérodromes qu'ils ont l'intention de spécifier dans leurs plans de vol exploitation, afin de s'assurer que ce niveau est acceptable pour les avions qu'ils prévoient d'utiliser.

4.1.5 Des renseignements sur le niveau de protection SSLI jugé acceptable par l'exploitant doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

Le Supplément I donne des orientations sur l'évaluation du niveau de protection SSLI acceptable d'un aérodrome.

Le but de ces orientations n'est pas de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aérodrome. L'évaluation effectuée par l'exploitant n'influe en aucune manière sur les



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

prescriptions du RACI 6001, concernant les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

4.2 Permis d'exploitation et supervision

4.2.1 Permis d'exploitation aérienne

4.2.1.1 L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne (PEA /AOC) en état de validité délivré par l'ANAC.

4.2.1.2 Le permis d'exploitation aérienne autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 4.2.1.5 et 4.2.1.6.

4.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne par l'ANAC est conditionnée par le fait que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

La validité du PEA/AOC est de 12 mois renouvelable.

Le RACI 3010 contient des éléments indicatifs sur la délivrance du permis d'exploitation aérienne.

4.2.1.3.1 L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.

4.2.1.4 Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne est conditionné par le fait que l'exploitant aura satisfait aux exigences du § 4.2.1.3 sous la supervision de l'ANAC.

4.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne contient au moins les renseignements suivants, et sa présentation graphique suit le modèle figurant au § 2 de l'Appendice 6 du présent règlement:

- a) La République de Côte d'Ivoire et l'ANAC ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RAC 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

- b) numéro et date d'expiration du permis d'exploitation aérienne ;
- c) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;
- d) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'autorité compétente;
- e) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

4.2.1.6 Les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne comprennent au moins les renseignements énumérés au § 3 de l'Appendice 6 et leur présentation graphique suit le modèle figurant dans ce paragraphe.

Le Supplément D, § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.

4.2.1.7 La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois depuis le 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivent les modèles figurant aux § 2 et 3 de l'Appendice 6.

4.2.1.8 L'ANAC a établi un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à l'appendice 5 du présent règlement, afin de veiller au respect des exigences d'exploitation requises établies au § 4.2 du présent règlement.


4.2.2 Surveillance des opérations d'un exploitant d'un autre Etat

4.2.2.1 Un permis d'exploitation aérienne délivré par un Etat contractant sera reconnu valable par l'ANAC si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux dispositions applicables spécifiées dans l'annexe 6, 1^{ère} partie et dans l'annexe 19.

4.2.2.2 L'ANAC a mis en place un programme de surveillance comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur le territoire ivoirien par des exploitants d'autres Etats et prendra les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

4.2.2.3 Les exploitants étrangers doivent respecter les exigences fixées par l'ANAC dans l'exercice de leurs opérations sur le territoire ivoirien.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement péronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.2.3 Manuel d'exploitation

4.2.3.1 L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme au Guide de rédaction du Manuel d'exploitation élaboré conformément à l'appendice 2 du présent règlement.

Ce manuel d'exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions doivent être communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

4.2.3.2 L'exploitant doit soumettre à l'ANAC, un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel a fait l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation.

L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exige l'insertion.

Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans l'appendice 2 du présent règlement.

Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC, conformément aux exigences figurant aux § 4.2.8, 6.1.3, 9.3.1, 12.4 et 13.4.1 du présent règlement.

4.2.4 Consignes d'exploitation — Généralités

4.2.4.1 L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

4.2.4.2 La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aéroport ne doit être assurée que par une personne qui :

- a) a reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
- b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
- c) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACE 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

4.2.4.3 L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.

4.2.5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol

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

4.2.6 Listes de vérification

Les listes de vérification prévues au § 6.1.4 doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

4.2.7 Altitudes minimales de vol

4.2.7.1 Tout exploitant est autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Etat survolé ou l'Etat responsable a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit Etat, sauf si elles ont été expressément approuvées.

4.2.7.2 L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'Etat survolé, ou l'Etat responsable, n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il doit indiquer cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

conformément à cette méthode ne peuvent être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par le RACI 5000.

4.2.7.3 La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'ANAC.

4.2.7.4 L'ANAC n'approuve cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :

- a) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée ;
- b) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
- c) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
- d) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;
- e) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;
- f) réglementation de l'espace aérien.

4.2.8 Minimums opérationnels d'aérodrome

4.2.8.1 Des minimums opérationnels d'aérodrome doivent être établis par l'exploitant, pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et l'ANAC approuvera la méthode utilisée pour déterminer ces minimums.

Ces minimums ne peuvent être inférieurs à ceux qui sont établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet État.

4.2.8.1.1 L'ANAC peut approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Un crédit opérationnel inclut :

- a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 4.4.1.2), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome ;
- b) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
- c) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

4.2.8.2 L'ANAC exige que, pour l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome qui s'appliqueront à une opération donnée, les éléments ci-après soient intégralement pris en compte :

- a) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'avion ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- b) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
- c) dimensions et caractéristiques des pistes appelées à être utilisées ;
- d) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
- e) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche, de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
- f) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
- g) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
- h) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.

4.2.8.3 Les opérations d'approche aux instruments sont classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

- a) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
- b) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - 1) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - 2) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
 - 3) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
 - 4) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
 - 5) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

4.2.8.4 Les opérations d'approche aux instruments des catégories II et III ne seront autorisées que si la RVR est communiquée.

4.2.8.5 Pour les opérations d'approche aux instruments, les minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne seront autorisés que si l'on dispose de la RVR.

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

4.2.8.7 Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.

4.2.9 Hauteur de franchissement du seuil pour les opérations d'approche aux instruments 3D.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.2.10 Relevés du carburant et du lubrifiant

4.2.10.1 L'exploitant doit tenir des relevés du carburant pour permettre à l'ANAC de s'assurer que pour chaque vol les dispositions des § 4.3.6 et 4.3.7.1 sont été respectées.

4.2.10.2 L'exploitant doit tenir des relevés du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer, compte tenu des tendances de la consommation de lubrifiant, que l'avion emporte assez de lubrifiant pour chaque vol.

4.2.10.3 L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois (03) mois.

4.2.11.1 Pilote commandant de bord. Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui doit faire fonction de pilote commandant de bord.

4.2.11.2 Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant doit établir des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

4.2.12 Passagers

4.2.12.1: Un exploitant doit s'assurer que :

a) Généralités

1. les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels ;
2. les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

b) Avant le décollage

1. les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu' applicables :
 - (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
 - (ii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;
 - (iii) emplacement des issues de secours ;

- (iv) emplacement et utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;
- (v) rangement des bagages à main ;
- (vi) restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;
- (vii) et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité.

2. les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit :

- (i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;
 - (ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis.
- Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes, cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène ;
- (iii) l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, si nécessaire.

c) Après le décollage

1. l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu' applicable au vol :

- (i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
- (ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

4.2.12.2 Un exploitant doit s'assurer que :

1. les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels, si disponible ;
2. les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

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

Un exploitant doit s'assurer que :

a) Généralités

1. les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels, si disponible ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2. les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

Un exploitant doit s'assurer que :

b) Généralités

1. les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels, si disponible ;

2. les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

4.2.12.4 L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution doit être jugée nécessaire, tous les passagers d'un avion soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

4.3 Préparation des vols

4.3.1 Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

- a) que l'avion est en état de navigabilité et que les certificats appropriés (à savoir : navigabilité et immatriculation) se trouvent à bord ;
- b) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement prescrits au Chapitre 6 pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;
- c) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du § 8.8 ;
- d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- e) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
- f) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 5 peuvent être respectées au cours du vol considéré ;

g) que les normes du § 4.3.3 relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

4.3.2 Après usage, les fiches de préparation de vol doivent être conservées pendant trois (3) mois par l'exploitant.

4.3.3 Planification opérationnelle des vols

4.3.3.1 Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation.

Un exploitant doit s'assurer qu'un plan de vol exploitation est établi pour chaque vol prévu. Le plan de vol exploitation doit être signé par le commandant de bord et la personne chargée de sa préparation doit pouvoir être identifiée. Une copie doit être remise à l'exploitant ou à un agent désigné, ou, si ce n'est pas possible, cette copie doit être déposée à l'administration de l'aéroport ou dans un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

Les fonctions de l'agent technique d'exploitation sont définies au § 4.6.

4.3.3.2 Le manuel d'exploitation doit décrire le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.


4.3.4 Aérodromes de dégagement

4.3.4.1 Aérodromes de dégagement au décollage

4.3.4.1.1 Un aérodrome de dégagement au décollage doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'atterrissage à cet aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ou s'il était impossible de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.

4.3.4.1.2 Le temps de vol entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne doit dépasser :

- a) dans le cas d'un avion bimoteur, une heure à une vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;
- b) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, deux heures à une vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement déterminée à partir du manuel

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;

- c) dans le cas d'un avion effectuant un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO), s'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement disponible situé à une distance répondant au critère de a) ou b), le temps de vol nécessaire pour atteindre le premier aérodrome de dégagement disponible situé à une distance inférieure à celle correspondant au temps de déroutement maximal approuvé de l'exploitant, compte tenu de la masse au décollage réelle.

4.3.4.1.3 Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiqueront que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

4.3.4.2 *Aérodromes de dégagement en route*

Des aérodromes de dégagement en route, obligatoires en vertu du § 4.7 pour les vols à temps de déroutement prolongé effectués par des avions à deux turbomachines, doivent être choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol des services de la circulation aérienne (ATS).

4.3.4.3 *Aérodromes de dégagement à destination*

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

- a) entre l'aérodrome de départ, ou le point de replanification en vol, et l'aérodrome de destination, la durée du vol ne soit telle que, compte tenu de l'ensemble des conditions météorologiques et des renseignements opérationnels concernant le vol, il existe une certitude raisonnable qu'à l'heure d'utilisation prévue :
- 1) l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ; et
 - 2) des pistes distinctes seront utilisables à l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

b) l'aérodrome ne soit isolé. Il n'est pas nécessaire de choisir un ou des aérodromes de dégagement à destination dans le cas d'un vol vers un aérodrome isolé ; le vol doit être planifié conformément aux dispositions du § 4.3.6.3, alinéa d), sous-alinéa 4) ;

- 1) pour chaque vol à destination d'un aérodrome isolé, un point de non-retour doit être déterminé ; et
- 2) un vol à destination d'un aérodrome isolé ne doit pas continuer au-delà du point de non-retour à moins qu'une évaluation récente des conditions météorologiques, de la circulation et d'autres conditions d'exploitation n'indique que, à l'heure d'utilisation prévue, un atterrissage en sécurité pourra être effectué.

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

4.3.4.3.2 Deux aérodromes de dégagement à destination doivent être choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol ATS lorsque :

- a) les conditions météorologiques à l'aérodrome de destination, à l'heure d'utilisation prévue, sont inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ; ou
- b) l'information météorologique n'est pas disponible.

4.3.4.4 Indépendamment des dispositions des § 4.3.4.1, 4.3.4.2 et 4.3.4.3, sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent doit être maintenu, l'ANAC peut approuver des variantes opérationnelles des critères de sélection d'aérodrome de dégagement. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

- a) capacités de l'exploitant ;
- b) possibilités générales de l'avion et de ses systèmes ;
- c) technologies, possibilités et infrastructure disponibles de l'aérodrome ;
- d) qualité et fiabilité des renseignements météorologiques ;
- e) dangers déterminés et risques de sécurité liés à chaque aérodrome de dégagement choisi selon les variantes ;
- f) mesures d'atténuation spécifiques.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.3.5 Conditions météorologiques

4.3.5.1 Un vol qui doit être effectué en VFR ne peut être entrepris que si des messages météorologiques récents, ou une combinaison de messages d'observations récents et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue en VFR sont, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

4.3.5.2 Un avion qui doit effectuer un vol conformément aux règles de vol aux instruments :

- a) ne doit décoller de l'aérodrome de départ que si les conditions météorologiques, à l'heure d'utilisation, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ;
- b) ne doit décoller ou ne doit poursuivre le vol au-delà du point de replanification en vol que si, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aérodrome de dégagement choisi compte tenu des dispositions de la section 4.3.4, les observations météorologiques récentes ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques sont, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

4.3.5.3 Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque aérodrome de dégagement, l'exploitant doit spécifier une gamme de valeurs appropriée qui soit acceptable pour l'ANAC, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant.

4.3.5.4 L'ANAC approuve une marge de temps établie par l'exploitant pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome.

4.3.5.5 Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

4.3.5.6 Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

4.3.6 Carburant requis

4.3.6.1 Un avion doit emporter une quantité de carburant utilisable suffisante pour exécuter le plan de vol en sécurité et qui permet des déroutements par rapport au vol planifié.

4.3.6.2 La quantité de carburant utilisable à emporter doit être basée au minimum sur :

- a) les éléments suivants :
 - 1) données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation du carburant, si un tel système est disponible ; et
 - 2) si des données à jour propres à l'avion ne sont pas disponibles, données provenant de l'avionneur/du constructeur ;
- b) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectuera, notamment :
 - 1) masse prévue de l'avion ;
 - 2) avis aux navigants ;
 - 3) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
 - 4) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ; et
 - 5) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.

4.3.6.3 Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, doit comprendre ce qui suit :

- a) *carburant de circulation au sol* : quantité de carburant qui seront consommée avant le décollage, d'après les prévisions, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (APU) ;
- b) *carburant d'étape* : quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au § 4.3.6.2, alinéa b) ;
- c) *réserve de route* : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle correspond à 5 % du carburant d'étape prévu ou de la quantité


 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	--	--

de carburant requise à partir du point de replanification en vol compte tenu du taux de consommation qui a servi à calculer le carburant d'étape ; quoi qu'il en soit, elle ne doit pas être inférieure à la quantité de carburant nécessaire pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ;

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

d) réserve de dégagement à destination :


- 1) dans les cas où un seul aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :
 - i. effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - ii. monter à l'altitude de croisière prévue ;
 - iii. suivre l'itinéraire prévu ;
 - iv. descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et
 - v. effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ;
- 2) dans les cas où deux aérodromes de dégagement à destination sont nécessaires, quantité de carburant requise, calculée selon le sous-alinéa 1), pour que l'avion puisse se rendre à l'aérodrome de dégagement à destination qui exige la plus grande réserve de dégagement ;
- 3) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, c'est la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ;
- 4) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
 - i. si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, c'est quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ;
 - ii. si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- e) *réserve finale* : quantité de carburant calculée en fonction de la masse estimée de l'avion à l'arrivée à l'aérodrome de décollage à destination ou à l'aérodrome de destination si un aérodrome de décollage à destination n'est pas nécessaire, soit :
- 1) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes à une vitesse et une altitude spécifiées par l'ANAC ;
 - 2) si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;
- f) *carburant supplémentaire* : quantité de carburant additionnelle requise si le carburant minimal calculé conformément aux dispositions du § 4.3.6.3, alinéas b), c), d) et e) est insuffisant pour :
- 1) permettre à l'avion de descendre selon les besoins et de se rendre à un aérodrome de décollage en cas de panne moteur ou de dépressurisation, selon l'éventualité qui nécessite la plus grande quantité de carburant dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ; et
 - i. de voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ; et
 - ii. d'effectuer l'approche et l'atterrissage ;
 - 2) permettre à l'avion qui effectue un vol EDTO de respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'ANAC ;
 - 3) répondre à des exigences supplémentaires non traitées ci-dessus.
- g) *carburant discrétionnaire* : quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.

4.3.6.4 Les exploitants doivent déterminer la réserve finale de chaque type d'avion et variante de leur flotte et l'arrondir à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.

4.3.6.5 Un vol ne doit pas commencer si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions du § 4.3.6.3, alinéas a), b), c), d), e) et f), s'il

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « IACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

y a lieu, et il ne doit pas être poursuivi au-delà du point de replanification en vol si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions du § 4.3.6.3, alinéas b), c), d), e) et f), s'il y a lieu.

4.3.6.6 Indépendamment des dispositions du § 4.3.6.3, alinéas a), b), c), d) et f), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent doit être maintenu, l'ANAC peut approuver des variantes par rapport aux quantités, calculées avant le vol, de carburant de circulation au sol, de carburant d'étape, de la réserve de route, de la réserve de dégagement à destination et de carburant supplémentaire. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

- a) calculs du carburant de vol ;
- b) capacité de l'exploitant d'inclure :
 - 1) une méthode orientée par des données qui comprenne un programme de suivi de la consommation de carburant ;
 - 2) l'utilisation avancée des aérodromes de dégagement ;
- c) des mesures d'atténuation spécifiques.

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

4.3.7 Gestion du carburant en vol

4.3.7.1 L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'ANAC qui garantissent l'exécution des vérifications et de la gestion du carburant en vol.

4.3.7.2 Le pilote commandant de bord doit veiller en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome où il peut effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue.

4.3.7.2.1 Le pilote commandant de bord doit demander des renseignements sur les délais à l'ATC si, en raison de circonstances imprévues, la quantité de carburant présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aérodrome de destination risque d'être inférieure à la réserve finale, plus s'il y a lieu, la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome de dégagement ou à un aérodrome isolé.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.3.7.2.2 Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

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

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

Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RACI 5004, Volume II, § 5.3.2.1.1, alinéa b), sous-alinéa 3.

4.3.8 Avitaillement en carburant avec passagers à bord

4.3.8.1 Un avion ne doit être avitaillé en carburant, lorsque des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si un personnel approprié, possédant les qualifications voulues, est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Les dispositions du § 4.3.8.1 n'exigent pas nécessairement le déploiement de l'escalier escamotable, ni l'ouverture des issues de secours en tant que condition préalable aux opérations d'avitaillement en carburant.

4.3.9 Réserve d'oxygène

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

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

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

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

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

4.3.10 Durée de fonctionnement des systèmes d'extinction d'incendie de fret

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

La durée de fonctionnement du système d'extinction d'incendie de fret sera indiquée dans le document pertinent de l'avion lorsqu'il faudra en tenir compte pour l'opération.

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

4.4 Procédures en vol

4.4.1 Minimums opérationnels d'aérodrome

4.4.1.1 Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions du § 4.2.8.1.

4.4.1.2 Une approche aux instruments ne doit être poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome.

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

« RVR de contrôle » signifie les valeurs communiquées d'un ou plusieurs emplacements de communication de la RVR (toucher des roues, point médian et extrémité d'arrêt) qui sont utilisées pour déterminer si les minimums d'exploitation

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, la RVR de contrôle est la RVR au point de toucher des roues, sauf spécification contraire des critères de l'Etat.

4.4.2 Observations météorologiques

4.4.2.1 A compter du 5 octobre 2020, le pilote commandant de bord produira un compte rendu en vol (AIREP) spécial sur l'efficacité du freinage sur la piste quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

4.4.2.2 Chaque exploitant aérien doit prendre les mesures nécessaires, pour que les observations suivants :


1. observations météorologiques régulières, pendant les phases de montée initiale et de croisière du vol;
2. Autres observations non régulières, pendant n'importe quelle phase du vol ainsi que les observations spéciales, pour l'une ou l'autre des conditions suivantes :
 - a. turbulence modérée ou forte ;
 - b. givrage modéré ou fort ;
 - c. onde orographique forte ;
 - d. orage, sans grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains ;
 - e. orage, avec grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains ;
 - f. forte tempête de poussière ou de sable ;
 - g. nuage de cendres volcaniques ;
 - h. activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique.

Solent effectuées, enregistrées et transmises par ses équipages sur les aéronefs équipés d'une liaison de données air-sol.

Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, figurent dans le chapitre 4 et l'appendice 3 du RACI 5001.

4.4.3 Conditions de vol dangereuses

Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, doivent être signalées dès que possible à la station

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RAC 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

4.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

4.4.4.1 *Décollage et atterrissage.* Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

4.4.4.2 *Croisière.* Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit rester à son poste sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

4.4.4.3 *Ceintures de sécurité.* Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

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

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

4.4.5 Emploi de l'oxygène

4.4.5.1 Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés aux § 4.3.9.1 ou 4.3.9.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéroneutique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.4.6 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression

L'exploitant doit prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'en cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils ont de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et doit prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence.

Il doit également prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation pour que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

4.4.7 Instructions d'exploitation communiquées en vol

Les instructions d'exploitation comportant une modification du plan de vol ATS feront, si possible, l'objet d'une coordination avec l'organisme ATS compétent avant d'être transmises à l'avion.

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


4.4.8 Procédures de vol aux instruments

4.4.8.1 L'ANAC approuve et fait publier les procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments sur tout aéroport situé sur le territoire ivoirien, pour chaque piste aux instruments ou aéroport utilisés pour des approches aux instruments.

4.4.8.2 Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'Etat dans lequel l'aéroport est situé.

4.4.9 Procédures d'exploitation des avions à moindre bruit

4.4.9.1 Les procédures d'exploitation des avions à moindre bruit doivent être conformes aux dispositions de la décision n°2785 du 13 septembre 2013 relatives aux règles de conception, de publication et d'exploitation des procédures de vol à vue et de vol aux instruments.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.4.9.2 Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

4.4.10 Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente

À moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, pour les montées ou les descentes vers une altitude ou un niveau de vol assignés, en particulier si le pilote automatique est enclenché, les exploitants doivent spécifier des procédures qui font que l'avion pourra parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/sec ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où le pilote a été informé qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.


4.4.11 Procédures d'exploitation de l'avion en rapport avec les performances d'atterrissage

(À compter du 5 novembre 2020)

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

4.5 Fonctions du pilote commandant de bord

4.5.1 Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.5.2 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions du § 4.2.6, soient rigoureusement respectées.

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

La réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire en matière d'enquête accidents et incidents d'aviation donne une définition de l'expression « blessure grave ».

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

4.5.5 Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au § 11.4.1.

4.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation

4.6.1 Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols mentionnée au § 4.2.1.3 :

- a) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;
- b) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, doit signer ces plans s'il y a lieu et lui remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
- c) au cours du vol, il doit fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol.
- d) doit notifier à l'organisme ATS compétent lorsque la position de l'avion ne peut pas être déterminée par une capacité de suivi d'aéronef et que les tentatives d'entrer en communication avec l'avion ont échoué.

4.6.2 En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation :

- a) doit déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RAC 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

- b) doit communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

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

4.7 Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)


4.7.1 Spécifications relatives aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route

4.7.1.1 Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route doivent veiller :

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

4.7.1.2 En plus de respecter les prescriptions du § 4.7.1.1, tous les exploitants doivent veiller à ce que les éléments suivants soient pris en compte et procurent le niveau de sécurité général prévu par les dispositions du présent Règlement :

- a) procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ;
- b) procédures d'exploitation ;
- c) programmes de formation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.7.2 Spécifications relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)

4.7.2.1 A moins que l'opération n'ait été spécifiquement approuvée par l'ANAC, un avion à deux turbomachines ou plus ne pourra pas être utilisé sur une route où le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, à partir de n'importe quel point de la route, calculé en atmosphère type (ISA) et en air calme, à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement (avions à deux turbomachines) ou à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement (avions équipés de plus de deux turbomachines), dépasse un seuil de 60 minutes à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement.

Quand le temps de déroutement excède 60 minutes, le vol est considéré comme un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).

Le Supplément C contient des éléments indicatifs sur l'établissement d'un seuil de temps approprié et l'approbation des vols à temps de déroutement prolongé.

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

4.7.2.2 Dans le cas de l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, le temps de déroutement maximal sera approuvé par l'ANAC.

4.7.2.3 Lors de l'approbation d'un temps de déroutement maximal approprié pour l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, l'ANAC veille :

- a) *pour tous les avions* : à ce que la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) et concernant cette exploitation, ne soit pas dépassée ; et
- b) *pour les avions à deux turbomachines* : à ce qu'ils aient reçu une certification EDTO.

4.7.2.3.1 Indépendamment des dispositions du § 4.7.2.3, alinéa a), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu, l'ANAC peut

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	--	--

approuver des vols sur une route où la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes de bord est dépassée. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

- a) capacités de l'exploitant ;
- b) fiabilité générale de l'avion ;
- c) fiabilité de chaque système visé par une limite de temps ;
- d) renseignements pertinents provenant de l'avionneur/constructeur ; et
- e) mesures d'atténuation spécifiques.

4.7.2.4 Dans le cas d'un avion effectuant un vol EDTO, le carburant supplémentaire visé au § 4.3.6.3, alinéa f), sous alinéa 2), doit comprendre le carburant nécessaire pour respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'ANAC.

4.7.2.5 Un vol ne doit pas être poursuivi sur une route située au-delà du seuil de temps visé au § 4.7.2.1 à moins d'avoir réévalué la disponibilité des aérodromes de dégagement en route désignés et à moins que les renseignements les plus récents n'indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions à ces aérodromes soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol en question. S'il est déterminé que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions est défavorable à une approche et un atterrissage en sécurité à l'aérodrome concerné, l'exploitant doit établir une démarche différente à suivre.

4.7.2.6 Lors de l'approbation de temps de déroutement maximaux applicables à des avions à deux turbomachines, l'ANAC veille à ce que les éléments suivants soient pris en compte en vue de la réalisation du niveau général de sécurité prévu par les dispositions du RACI 4006 :

- a) maturité et fiabilité du système de propulsion ;
- b) certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO du type d'avion ;
- c) programme de maintenance EDTO.

4.7.2.7 Dans le cas de l'exploitation d'un type d'avion à deux turbomachines exploité conformément à une autorisation délivrée avant le 25 mars 1986 sur une route où le temps de vol à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route dépasse le seuil établi en vertu du § 4.7.2.1 pour ce genre d'exploitation, l'ANAC autorise la poursuite de cette exploitation sur cette route après cette date.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.8 Bagages à main

L'exploitant doit veiller à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.

4.9 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit

4.9.1 Un avion en régime IFR ou de nuit par un équipage monopilote est interdit de vol en Côte d'Ivoire.

4.9.2 Un avion en régime IFR ou de nuit par un équipage monopilote est interdit de vol en Côte d'Ivoire.

4.10 Gestion de la fatigue

4.10.1 : Les limites de temps de vol, temps de services et temps de repos des équipages sont établies au chapitre Q du RACI 3006.

4.10.2 Afin de garantir la sécurité des vols, l'exploitant doit établir des limites de temps de vol, temps de services et temps de repos des équipages conformément au chapitre Q du RACI 3006.

4.10.3 RESERVE

4.10.4 FRMS


Réservé

4.10.5 FRMS

Réservé

4.10.6 FRMS

Réservé

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3006 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4.10.7 FRMS

Réservé

4.10.8 L'exploitant doit tenir des relevés des temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos de ses membres d'équipage de conduite et de cabine et les conservera pendant une période de quinze (15) mois.

Les indications concernant le § 4.10.8 sont développées au chapitre Q du RACI 3006.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

5.1 Généralités

5.1.1 Les avions doivent être utilisés conformément à un règlement complet et détaillé de performances établi par l'ANAC ; ce règlement est conforme aux normes applicables du présent chapitre.

5.1.2 Monomoteur

Les monomoteurs ne sont pas autorisés en Côte d'Ivoire

5.1.3 Non applicable

5.2 Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACI 4006, Parties IIIA et IIIB


5.2.1 Les normes des § 5.2.2 à 5.2.11 s'appliquent aux avions lourds auxquels les dispositions du RACI 4006, Parties IIIA et IIIB, sont applicables.

5.2.2 Le niveau de performances défini dans les parties appropriées des chapitres F, G, H et I du RACI 3006 règlement national complet et détaillé mentionné au § 5.1.1 pour les avions indiqués au § 5.2.1 doit être au moins pratiquement équivalent au niveau général impliqué par les dispositions du présent chapitre.

5.2.3 L'avion doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

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

5.2.5 Un vol ne doit être entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol, complétées, selon les besoins, par d'autres données acceptables pour l'ANAC, indiquent qu'il est possible de se conformer aux dispositions des § 5.2.6 à 5.2.11.


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

5.2.6 Jusqu'au 4 novembre 2020, il sera tenu compte, pour l'application des normes du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (qui comprennent notamment la masse de l'avion, les procédures d'utilisation, l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, la température ambiante, le vent, la pente et l'état de la surface de la piste, c'est-à-dire la présence de neige, de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, et les conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs seront pris en compte soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

5.2.6 A compter du 5 novembre 2020, il doit être tenu compte, pour l'application des dispositions du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (qui comprennent notamment la masse de l'avion, les procédures d'utilisation, l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, la pente de la piste, la température ambiante, le vent, l'état de la surface de la piste, à l'heure d'utilisation prévue, c'est-à-dire la présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, et les conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs doivent être pris en compte soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

5.2.7 Limites de masse

- a) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait aux dispositions du § 5.2.8, ni la masse pour laquelle il satisfait aux dispositions des § 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11 en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 5.2.9 et 5.2.10 et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions des § 5.2.7, alinéa c), et 5.2.11.
- b) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.
- d) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les exigences applicables de certification acoustique du RACI 4007 volume I, seront respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aérodrome est situé.

5.2.8 Décollage. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, ou pour une autre raison, en un point quelconque du décollage, l'avion pourra soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance d'accélération-arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge verticale ou horizontale suffisante jusqu'à ce qu'il soit en mesure de satisfaire aux dispositions du § 5.2.9. Lorsqu'on détermine l'aire résultante de prise en compte des obstacles au décollage, on doit tenir compte des conditions d'exploitation, telles que la composante de vent traversier et la précision de navigation.

Le Supplément B contient des orientations sur les marges verticales et horizontales jugées suffisantes pour démontrer la conformité avec la norme ci-dessus.

5.2.8.1 Pour déterminer la longueur de piste disponible, il doit être tenu compte de la perte éventuelle de longueur de piste due à la manœuvre d'alignement de l'avion avant le décollage.

5.2.9 En route — un moteur hors de fonctionnement. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des détournements prévus, l'avion doit pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux dispositions du § 5.2.11, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3006 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

5.3 Données sur les obstacles

5.3.1 Des données sur les obstacles sont fournies pour permettre à l'exploitant d'élaborer des procédures conformes aux dispositions du § 5.2.9.

Les méthodes de présentation de certaines données sur les obstacles sont fournies dans les RACI 5002 et RACI 5007, chapitre 5 et appendice 1..

5.3.2 En déterminant si les dispositions du § 5.2.8 sont respectées, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

5.4 Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)

5.4.1 Les vols monomoteurs ne sont pas autorisés

5.4.2 Les vols monomoteurs ne sont pas autorisés



Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 6. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

6.1 Généralités

6.1.1 Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, seront approuvés ou acceptés par l'ANAC.

6.1.2 Les avions doivent avoir à leur bord les documents suivants :

- a) le certificat d'immatriculation ;
- b) le certificat de navigabilité ;
- c) les licences des membres d'équipage ;
- d) le carnet de route ;
- e) les licences de station radio d'aéronef ;
- f) le manifeste de passagers ;
- g) le manifeste de marchandises ;
- h) la copie certifiée conforme à l'original du permis d'exploitation aérienne;
- i) copie certifiée conforme à l'original des spécifications d'exploitation
- j) le document attestant la certification acoustique.

Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'ANAC en français, sont traduits en anglais.

6.1.3 L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'ANAC, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. S'il n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'ANAC doit s'assurer que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'Etat d'immatriculation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Le Supplément E contient des éléments indicatifs concernant la liste minimale d'équipements.

6.1.4 L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

6.1.4.1 Procédures d'utilisation normalisées (SOP)

(1) L'exploitant doit, pour chacun de ses aéronefs, établir et maintenir des procédures d'utilisation normalisées qui permettent aux membres de l'équipage d'utiliser l'aéronef dans les limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

(2) L'exploitant doit soumettre une copie des procédures d'utilisation normalisées de ses aéronefs et de toute modification à ces procédures à l'approbation de l'ANAC.

(3) L'exploitant doit s'assurer qu'une copie des procédures d'utilisation normalisées d'un aéronef est transportée à bord de l'aéronef.


(4) Lorsque l'exploitant a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef, les procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef doivent faire partie de ce manuel.

(5) Les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant doivent satisfaire aux exigences du 6.1.4.1

6.1.4.2 Listes de vérification

(1) L'exploitant délivre aux équipages de conduite et met à leur disposition sur chaque aéronef les procédures de liste de vérification condensées du poste de pilotage approuvées par l'ANAC, adaptées au type et à la variante de l'aéronef.

(2) L'exploitant doit s'assurer que les procédures approuvées comprennent chaque élément nécessaire aux membres d'équipage de conduite pour vérifier la sécurité avant de démarrer les moteurs, de décoller ou d'atterrir, ainsi que pour les anomalies et les urgences du moteur et du système.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

(3) L'exploitant doit rendre les procédures approuvées facilement utilisables dans le poste de pilotage de chaque aéronef et l'équipage de conduite doit les suivre lorsqu'il utilise l'aéronef.

(4) La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes relatifs aux facteurs humains.

6.1.4.3 Manuel de procédures d'utilisation normalisées (SOP)

(1) Le manuel des procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant contient les informations requises dans la présente norme technique pour chaque type d'aéronef exploité.

(2) Lorsqu'il existe des différences significatives dans les équipements et les procédures entre les aéronefs du même type utilisés, le manuel des procédures d'utilisation normalisées doit indiquer la marque d'immatriculation de l'aéronef auquel il s'applique.

(3) Les informations requises, si elles sont contenues dans un autre document transporté à bord de l'aéronef pendant le vol, n'ont pas besoin d'être répétées dans les SOP.

(4) Les SOP doivent inclure ce qui suit dans l'opération:

- a) la table des matières;
- (b) la liste des pages effectives;
- (c) la procédure d'amendement
- (d) le préambule;
- (e) les communications;
- f) la coordination de l'équipage;
- g) l'utilisation de listes de vérification;
- h) les exposés verbaux standards;
- (i) les appels standards;
- (j) les procédures de rampe et porte;
- k) le démarrage du moteur sur batterie / APU;
- (l) le taxi;
- (m) le décollage interrompu;
- (n) le décollage et la montée;
- (o) la croisière;
- (p) la descente;
- (q) les approches IMC, visuels, VFR et indirects;





- (r) l'atterrissage;
- s) les approches manquées et les procédures d'atterrissage interrompu;
- (t) la récupération du décrochage;
- (u) l'avitaillement en carburant avec des passagers à bord;
- (v) l'utilisation de la navigation à bord et des aides à l'alerte;
- (x) les procédures de contrôle de la masse et du centrage;
- (w) les listes de vérification;
- (y) les urgences:
 - (i) planifié et non planifié;
 - (ii) incapacité du pilote;
 - (iii) menace à la bombe et le détournement d'avion;
 - (iv) incendie / panne / arrêt du moteur;
 - (v) survitesse de l'hélice;
 - (vi) feu, interne / externe;
 - (vii) élimination de la fumée;
 - (viii) décompression rapide;
 - (ix) approche sans palier et atterrissage;
- (x) toute rencontre par inadvertance avec un givrage modéré ou grave en vol.
- (z) les diagrammes:
 - (i) décollage normal;
 - (ii) décollage avec panne moteur;
 - (iii) approche de précision, tous les moteurs en marche;
 - (iv) approche de précision, moteur en panne;
 - (v) approche de non-précision, tous les moteurs en fonctionnement;
 - (vi) approche de non-précision, moteur en panne;
 - (vii) remise des gaz, tous les moteurs en marche;
 - (viii) remise des gaz, moteur en panne;
 - (ix) circuits VFR;
 - (x) approche avec volets / lattes partielle; et
 - (xi) approche sans volets.

6.2 Tous avions — Tous vols

6.2.1 Un avion doit être doté d'instruments qui permettront à l'équipage de conduite d'en contrôler la trajectoire de vol, d'exécuter toute manœuvre requise dans le cadre d'une procédure et de respecter les limites d'emploi de l'avion dans les conditions d'exploitation prévues.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.2.2 Les avions doivent être dotés :

- a) de fournitures médicales suffisantes accessibles ;

Les fournitures médicales doivent comprendre :

- 1) une ou plusieurs trousse de premiers soins à utiliser par l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé ;
- 2) dans les avions à bord desquels un équipage de cabine doit faire partie du personnel d'exploitation, une trousse de prévention universelle (deux dans les avions autorisés à transporter plus de 250 passagers), à utiliser par les membres de l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé liés à une possible maladie transmissible et les cas comportant un contact avec un liquide organique ;
- 3) dans les avions autorisés à transporter plus de 100 passagers sur un secteur de vol d'une durée supérieure à deux heures, une trousse médicale, à utiliser par des médecins ou autres personnes qualifiées, pour traiter les urgences médicales en vol.

Des éléments indicatifs sur les types, le nombre, l'emplacement et le détail de fournitures médicales figurent au Supplément A.

- b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur doit être situé :
- 1) dans le poste de pilotage ;
 - 2) dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auxquels l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

Un extincteur portatif ainsi installé conformément aux dispositions du certificat de navigabilité de l'avion peut être considéré comme répondant à cette spécification.

- c)
- 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge qui doit être déterminé par l'ANAC;
 - 2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;
 - 3) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Le harnais de sécurité affecté à chaque siège de pilote doit

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

comporter un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.

Le harnais de sécurité affecté à chaque siège de pilote doit comporter un dispositif destiné à éviter que le corps d'un pilote subitement frappé d'incapacité ne vienne gêner la manœuvre des commandes de vol.

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

d) de dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

- 1) mettre les ceintures de sécurité ;
- 2) mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
- 3) défense de fumer ;
- 4) emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;
- 5) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours ;

e) de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

6.2.2.1 L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient , papier et rebuts prévu dans les toilettes des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure , et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

- a) doivent respecter les spécifications de performance minimale applicables de l'ANAC.
- b) ne doivent pas être d'un type qui fait partie des substances du Groupe II de l'annexe A du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (1987), énuméré dans la huitième édition du manuel du protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.2.3 Un avion doit avoir à son bord :

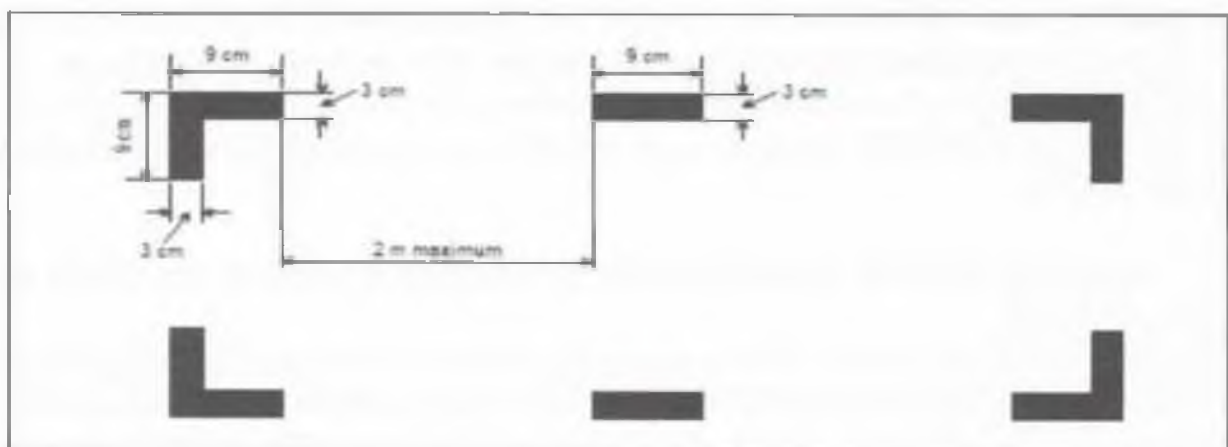
- le manuel d'exploitation prescrit au chapitre, § 4.2.3 ou les parties de ce manuel qui concernent les vols ;
- le manuel de vol ou autres documents contenant les données de performance exigées pour l'application des dispositions du chapitre 5 et tous les autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'avion dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que ces renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation ;
- des cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagé et susceptible d'être suivies en cas de déroutement.

6.2.4 Indication des zones de pénétration du fuselage

6.2.4.1 Lorsque des zones de fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'avion, elles doivent être marquées comme il est indiqué ci-dessous (voir figure ci-après). Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune et, si cela est nécessaire, elles doivent être entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.

6.2.4.2 Si la distance entre les marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaire 9 cm X 3cm doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2m.

La présente norme n'oblige pas de prévoir des zones de pénétration sur avion.



INDICATION DES ZONES DE PENETRATION DU FUSELAGE (voir §6.2.4)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3080 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3 Enregistreurs de bord

Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un enregistreur de données de vol (FDR) ; un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) ; un enregistreur d'images embarqués (AIR) un enregistreur de communications par liaison de données (DLR). Les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CVR ou le FDR.

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ; un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) ; un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS). Les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CARS ou l'ADRS.

Des exigences détaillées concernant les enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 8 au présent règlement.

6.3.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

Les paramètres à enregistrer sont énumérés dans les Tableaux A8-1 et A8-3 de l'Appendice 8 du présent règlement.

6.3.1.1 Application

6.3.1.1.1 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée égale ou inférieure à 5 700 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type a été présenté à l'ANAC le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés :

- a) d'un FDR qui enregistre au moins les 16 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 ; ou
- b) d'un AIR ou d'un AIRS Classe C enregistrera les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s) qui sont définis au § 2.2.3 de l'Appendice 8 ; ou
- c) d'un ADRS qui enregistrera au moins les 7 premiers les paramètres essentiels énumérés au Tableau A8-3 de l'Appendice 8 au présent règlement.

La classification des AIR ou des AIRS est définie au § 6.2 de l'Appendice 8 au présent règlement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2010 Amendement : 05 Date : 23/07/2010</p>
---	--	--

6.3.1.1.2 RESERVE

6.3.1.1.3 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrer au moins les 32 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 au présent règlement.

6.3.1.1.4 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 16 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 au présent règlement.

6.3.1.1.5 RESERVE

6.3.1.1.6 Tous les avions à turbomachines dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1989, et dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg, à l'exclusion des avions visés au § 6.3.1.1.8, doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 5 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 du présent règlement.

6.3.1.1.7 RESERVE

6.3.1.1.8 Tous les avions à turbomachines dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1987 ou après mais avant le 1er janvier 1989, dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg, et qui sont d'un type dont le prototype a été certifié par l'autorité nationale compétente après le 30 septembre 1969 doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 16 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 au présent règlement.

6.3.1.1.9 RESERVE

6.3.1.1.10 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1er janvier 2005 doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 78 premiers paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 au présent règlement.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.1.1.11 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type est soumise à l'ANAC le 1er janvier 2023 ou après doivent être équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 82 paramètres énumérés au Tableau A8-1 de l'Appendice 8 du présent règlement.

6.3.1.1.12 RESERVE

6.3.1.2 Technologie d'enregistrement

Les FDR ou les ADRS ne doivent ni utiliser la gravure sur feuille métallique, ni la modulation de fréquence (FM), ni une pellicule photographique ou une bande magnétique.

6.3.1.3 Durée d'enregistrement

Tous les enregistreurs de données de vol doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins et assez de renseignements du décollage précédent, à des fins d'étalonnage.

6.3.2 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage et systèmes d'enregistrement audio de poste de pilotage

6.3.2.1 Application

6.3.2.1.1 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg mais inférieure ou égale à 5 700 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type a été présentée à l'ANAC le 1^{er} janvier 2016 ou après et dont l'exploitation exige plus d'un pilote doivent être équipés d'un CVR ou d'un CARS.

6.3.2.1.2 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée égale ou inférieure à 5 700 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2016 ou après et dont l'exploitation exige plus d'un pilote, doivent être équipés d'un CVR ou CARS.

6.3.2.1.3 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1987 ou après doivent être équipés d'un CVR.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.2.1.4 Tous les avions à turbomachines dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1987, dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg, et qui sont d'un type dont le prototype a été certifié par l'autorité nationale compétente après le 30 septembre 1969 doivent être équipés d'un CVR.

6.3.2.1.5 Tous les avions à turbomachines dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} janvier 1987, dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg, et qui sont d'un type dont le prototype a été certifié par l'autorité nationale compétente après le 30 septembre 1969 doivent être équipés d'un CVR.

6.3.2.2 Technologie d'enregistrement

Les CVR et les CARS ne doivent utiliser ni bande, ni fil magnétique

6.3.2.3 Durée d'enregistrement

6.3.2.3.1 Tous les CVR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 2 dernières heures de fonctionnement au moins.

6.3.2.3.2 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité aura été délivré le 1^{er} janvier 2021 ou après seront équipés d'un CVR qui doit conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins.

6.3.2.4 Source d'alimentation électrique de secours de l'enregistreur de conversations du poste de pilotage

6.3.2.4.1 Une source d'alimentation électrique de secours se mettra en marche automatiquement et doit assurer une période de fonctionnement de 10 minutes, plus ou moins une minute, chaque fois que l'alimentation habituelle de l'enregistreur de bord doit être coupée, que ce soit par suite d'un arrêt normal ou pour toute autre cause. Cette source doit alimenter le CVR et les microphones d'ambiance sonore du poste de pilotage. Le CVR doit être situé aussi près que possible de la source d'alimentation de secours.

Par alimentation « de secours », on entend une alimentation distincte de la source qui fait normalement fonctionner le CVR. L'emploi des batteries de bord ou d'autres sources est acceptable si les exigences ci-dessus sont respectées et si l'alimentation électrique des charges essentielles et critiques n'est pas compromise.

Lorsque la fonction CVR est combinée à d'autres fonctions d'enregistrement dans un même appareil, l'alimentation des autres fonctions est permise.

6.3.2.4.2 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type aura été présentée à l'ANAC le 1^{er} janvier 2018 ou après doivent être équipés d'une source d'alimentation électrique de secours, telle que définie au § 6.3.2.4.1, destinée à faire fonctionner le CVR avant, dans le cas d'enregistreurs combinés.

6.3.2.4.3 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 2018 ou après doivent être équipés d'une source d'alimentation électrique de secours, telle que définie au § 6.3.2.4.1, destinée à faire fonctionner au moins un CVR.

6.3.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

6.3.3.1 Application


6.3.3.1.1 Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données énumérées au § 5.1.2 de l'Appendice 8, et qui doivent être équipés d'un CVR enregistreront sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts les messages communiqués par liaison de données.

6.3.3.1.2 Tous les avions qui auront été modifiés le 1^{er} janvier 2016 ou après en vue de l'installation et de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données énumérées au § 5.1.2 de l'Appendice 7, et qui doivent être équipés d'un CVR enregistreront sur un enregistreur de bord les messages communiqués par liaison de données.

Un AIR Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des avions dans les situations où il est impossible d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

6.3.3.2 Durée d'enregistrement

La durée d'enregistrement minimale doit être égale à la durée d'enregistrement du CVR.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3100 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.3.3 Corrélation

Il doit être possible de corréler les enregistrements des messages communiqués par liaison de données avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

6.3.4 Enregistrements d'interface équipage de conduite - machine

6.3.4.1 Application

6.3.4.1.1 Tous les avions de masse maximale au décollage supérieure à 27 000 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type est présentée à un l'ANAC le 1^{er} janvier 2023 ou après doivent équipés d'un enregistreur de bord protégé contre les impacts qui enregistrera des images des informations affichées à l'équipage de conduite ainsi que de la manœuvre par l'équipage de conduite des interrupteurs et sélecteurs indiqués dans l'Appendice 8 du présent règlement.

6.3.4.1.2 RESERVE

6.3.4.2 Durée d'enregistrement

La durée d'enregistrement minimale est de 2 heures.

6.3.4.3 Corrélation

Il est possible de corréler les enregistrements des images avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

6.3.5 Enregistreurs de bord — Généralités

6.3.5.1 Construction et installation

La construction, l'emplacement et l'installation des enregistreurs de bord doivent être de nature à garantir la plus grande protection possible des enregistrements de manière que les éléments enregistrés puissent être préservés, extraits et transcrits. Les enregistreurs de bord doivent répondre aux spécifications prescrites de résistance à l'impact et de protection contre l'incendie.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.5.2 Utilisation

6.3.5.2.1 Les enregistreurs de bord ne doivent être arrêtés pendant le temps de vol.

6.3.5.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la fin du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à la réglementation en vigueur en matière d'enquête accident et incident d'aviation.

Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées au § 11.6.

6.3.5.3 Maintien de l'Etat de fonctionnement

L'exploitant doit procéder à des vérifications et évaluations opérationnelles des enregistrements des enregistreurs de bord pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement de ces derniers.

Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 8 du présent règlement.

6.3.5.4 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

RESERVE

6.3.5.5 Enregistreurs combinés

6.3.5.5.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un Etat contractant le 1^{er} janvier 2016 ou après et qui doivent être équipés à la fois d'un CVR et d'un FDR doivent être dotés de deux enregistreurs combinés (FDR/CVR).

6.3.5.5.2 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 15 000 kg, pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un Etat contractant le 1^{er} janvier 2016 ou après et qui doivent être équipés à la fois d'un CVR et d'un FDR doivent être dotés de deux enregistreurs combinés (FDR/CVR). Un des enregistreurs doit être placé le plus près possible du poste de pilotage et l'autre, le plus loin possible à l'arrière de l'aéronef.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.5.5.3 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et qui doivent être équipés d'un FDR et d'un CVR doivent à la place être équipés de deux enregistreurs combinés (FDR/CVR).

On peut satisfaire à la spécification du § 6.3.5.5 en équipant les avions de deux enregistreurs combinés (un à l'avant, un à l'arrière) ou d'enregistreurs distincts.

6.3.5.5.4 Tous les avions multimoteurs à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est égale ou inférieure à 5 700 kg et qui doivent être équipés d'un FDR et/ou d'un CVR doivent à la place être équipés d'un enregistreur combiné (FDR/CVR).

6.3.6. Récupération des données des enregistreurs de bord

6.3.6.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg et autorisés à transporter plus de dix-neuf passagers, pour lesquels une demande d'acceptation de certification de type est soumise à l'ANAC le 1^{er} janvier 2021 ou après, doivent être équipés d'un moyen, approuvé par l'ANAC, de récupérer les données des enregistreurs de bord et de les mettre rapidement à disposition.

6.3.6.2 Lorsqu'il approuve le moyen de mettre rapidement à disposition les données des enregistreurs de bord, l'ANAC tiendra compte des éléments suivants :

- a) les capacités de l'exploitant ;
- b) la capacité générale de l'aéronef et de ses systèmes certifiés par l'Etat de conception ;
- c) la fiabilité des moyens de récupérer en temps utile les voies CVR et les données FDR ;
- d) des mesures d'intervention particulières.

6.4 Tous avions effectuant des vols VFR

6.4.1 Tous les avions effectuant des vols VFR doivent être dotés :

- a) d'un compas magnétique ;
- b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;
- c) d'un altimètre barométrique sensible ;
- d) d'un anémomètre ;
- e) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourraient être prescrits par l'autorité compétente.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.4.2 Les effectuant des vols VFR en vols contrôlés doivent être équipés comme prévu au § 6.9.

6.5 Tous avions — Survol de l'eau

6.5.1 Hydravions

Tous les hydravions, au cours de tous les vols, doivent être équipés :

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette ;
- b) s'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre des signaux sonores prescrits par la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer ;
- c) d'une ancre flottante.


Les amphibies utilisés comme hydravions sont rangés dans la catégorie Hydravions.

6.5.2 Avions terrestres

6.5.2.1 Les avions terrestres doivent être dotés de l'équipement prescrit au § 6.5.2.2 :

- a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de 93 km (50 NM) de la côte, dans le cas des avions terrestres exploités conformément aux dispositions des § 5.2.9 ou 5.2.10 ;
- b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané, dans le cas de tous les autres avions terrestres ;
- c) lorsqu'ils décollent ou atterrissent à un aéroport où, de l'avis de l'ANAC, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle façon au-dessus de l'eau qu'en cas d'accident il y aurait probabilité d'amerrissage forcé.

6.5.2.2 L'équipement mentionné au § 6.5.2.1 doit comporter un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Les amphibies utilisés comme avions terrestres sont rangés dans la catégorie Avions terrestres.

6.5.3 Tous avions — Vols à grande distance avec survol de l'eau

6.5.3.1 Outre l'équipement prescrit aux § 6.5.1 ou 6.5.2, suivant le cas, l'équipement ci-dessous doit être installé à bord de tous les avions utilisés sur des routes où ils pourraient, au-dessus de l'eau, se trouver à une distance correspondant soit à plus de 120 minutes de vol à la vitesse de croisière, soit, si cette distance est inférieure, à plus de 740 km (400 NM) d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence dans le cas des avions utilisés selon les conditions prescrites aux § 5.2.9 ou 5.2.10, et 30 minutes ou 185 km (100 NM), si cette distance est inférieure, dans le cas de tous les autres avions :

- a) des canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ;
- b) un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis au RACI 5000 ;
- c) dès que possible, mais au plus tard le 1er janvier 2018, dans tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, un dispositif de localisation subaquatique à déclenchement automatique solidement assujéti, fonctionnant sur une fréquence de 8,8 kHz. Ce dispositif aura une autonomie de fonctionnement d'au moins 30 jours et ne sera pas placé dans l'aile ou l'empennage.

6.5.3.2 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté conformément aux dispositions des § 6.5.1, alinéa a), 6.5.2.1 et 6.5.2.2 doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il est satisfait aux dispositions du § 6.5.2.1, alinéa c), par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que les gilets de sauvetage.

6.6 Tous avions — Vols au-dessus de régions terrestres désignées

Les avions utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

6.7 Tous avions — Vois à haute altitude

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

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

6.7.1 Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 4.3.9.1.

6.7.2 Un avion qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 700 hPa mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa dans les compartiments des passagers et de l'équipage, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 4.3.9.2.

6.7.3 Les avions pressurisés mis en service à compter du 1^{er} juillet 1962 et destinés à être utilisés à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, doivent être dotés d'un dispositif permettant d'avertir l'équipage de conduite d'une manière certaine lorsqu'il se produit une chute dangereuse de pression.

6.7.4 Les avions pressurisés mis en service avant le 1^{er} juillet 1962 et destinés à être utilisés à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, doivent être dotés d'un dispositif permettant d'avertir l'équipage de conduite d'une manière certaine lorsqu'il se produit une chute dangereuse de pression.

6.7.5 Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, ne peut descendre

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa et dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré le 9 novembre 1998 ou après cette date, doit être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du § 4.3.9.2. Le nombre total d'inhalateurs doit dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

6.7.6 un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa et dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré avant le 9 novembre 1998, doit être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du § 4.3.9.2. Le nombre total d'inhalateurs doit dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

6.8 Tous avions — Vols en atmosphère givrante

Tous les avions utilisés sur des routes où il y a observation ou prévision de givrage doivent être équipés de dispositifs adéquats d'antigivrage et/ou de dégivrage.

6.9 Tous les avions volant selon les règles de vol aux instruments

6.9.1 Tous les avions volant selon les règles de vol aux instruments, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol, doivent être munis :

- a) d'un compas magnétique ;
- b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;
- c) de deux altimètres barométriques sensibles à compteurs à tambour et aiguille ou à présentation équivalente ;
- d) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;
- e) d'un indicateur de virage et d'attaque oblique (contrôleur de virage) ;
- f) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;
- g) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Les instruments requis au § 6.9.1, alinéas e), f) et g), peuvent être remplacés par des combinaisons d'instruments ou par des dispositifs à directeur de vol intégré, à condition que soient conservées les garanties de protection contre la panne totale inhérentes à l'existence de trois instruments distincts.

- h) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
- i) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;
- j) d'un variomètre ;
- k) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'autorité compétente.

6.9.2 Tous les avions de plus de 5 700 kg — Alimentation électrique de secours des instruments indicateurs d'assiette qui fonctionnent électriquement


6.9.2.1 Tous les avions d'une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg mis en service après le 1er janvier 1975 doivent être dotés d'une alimentation électrique de secours distincte, indépendante du circuit électrique principal, et destinée à faire fonctionner et à éclairer pendant au moins 30 minutes un instrument indicateur d'assiette (horizon artificiel) placé bien en vue du pilote commandant de bord. Cette alimentation électrique de secours doit fonctionner automatiquement en cas de défaillance totale du circuit électrique principal, et il doit être clairement indiqué sur le tableau de bord que le ou les indicateurs d'assiette fonctionnent alors sur l'alimentation de secours.

6.9.2.2 Les instruments utilisés par l'un quelconque des pilotes doivent être placés de manière à lui permettre de lire facilement leurs indications de son siège, en s'écartant au minimum de la position et de la direction de regard qui sont les siennes lorsqu'il regarde normalement sa route vers l'avant.

6.10 Tous les avions volant de nuit

Tous les avions volant de nuit doivent être dotés :

- a) de l'équipement spécifié au § 6.9 ;
- b) des feux prescrits au RACI 5000 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aéroport ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Les spécifications des feux répondant aux dispositions du RACI 5000 pour les feux de position figurent dans l'Appendice 1 du présent règlement. Les caractéristiques générales des feux sont spécifiées dans le RACI 4006.

c) de deux projecteurs d'atterrissage ;

Les avions qui ne sont pas titulaires d'un certificat les classant conformément aux dispositions du RACI 4006 et qui sont équipés d'un seul projecteur d'atterrissage ayant deux filaments alimentés séparément seront considérés comme satisfaisant aux dispositions du § 6.10, alinéa c).

- d) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils qui sont indispensables pour assurer la sécurité de l'avion et sont utilisés par l'équipage de conduite ;
- e) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- f) d'une lampe électrique portative indépendante à chaque poste de membre d'équipage.

6.11 Avions pressurisés transportant des passagers — Radar météorologique

Les avions pressurisés qui transportent des passagers doivent être équipés d'un radar météorologique en fonctionnement lorsque ces avions volent dans des régions où ils peuvent s'attendre à rencontrer sur leur route, la nuit ou dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, des orages ou autres conditions météorologiques dangereuses considérées comme pouvant être détectées par un radar météorologique de bord.

6.12 Tous les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) — Indicateur de rayonnement

Tous les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) doivent être dotés d'un équipement permettant de mesurer et d'indiquer en permanence le dosage total de rayonnement cosmique auquel l'avion est soumis (c'est-à-dire l'ensemble du rayonnement ionisant et du rayonnement de neutrons d'origine solaire et d'origine galactique) et la dose accumulée pendant chaque vol. Le dispositif d'affichage de cet équipement doit être facilement visible pour les membres de l'équipage de conduite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.13 Tous les avions répondant aux normes de certification acoustique du RACI 4007, volume 1.

Les avions doivent transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique dans un autre document approuvé par l'ANAC, est établi dans une autre langue que l'anglais, il doit contenir une traduction en anglais.

L'attestation pourra figurer dans tout document de bord approuvé par l'ANAC.

6.14 Indicateur de nombre de Mach

Tous les avions avec limitations de vitesse exprimées en nombre de Mach doivent être dotés d'un indicateur de nombre de Mach.

Ceci n'empêche pas d'utiliser l'anémomètre pour calculer le nombre de Mach, pour les besoins ATS.

6.15 Avions qui doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)

6.15.1 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol.

6.15.2 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 30 passagers doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.15.3 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers et dont le certificat de navigabilité individuel aura été délivré pour la première fois le 1er janvier 2004 ou après cette date doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.15.4 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public = RACI 3100 =</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.15.5 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est égale ou inférieure à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter plus de cinq passagers, mais pas plus de neuf, doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol qui donne un avertissement dans les situations indiquées au § 6.15.8, alinéas a) et c), et un avertissement de marge de franchissement du relief insuffisante et qui a une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.15.6 Tous les avions à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol qui donne un avertissement dans les situations indiquées au § 6.15.8, alinéas a) et c), et un avertissement de marge de franchissement du relief insuffisante et qui a une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.15.7 Le dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.

6.15.8 Sauf disposition contraire des présentes, le dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner un avertissement dans les situations suivantes :

- a) vitesse verticale de descente excessive ;
- b) taux excessif de rapprochement du relief ;
- c) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
- d) marge de franchissement du relief insuffisante, l'appareil n'étant pas en configuration d'atterrissage ;
 - 1) train d'atterrissage non verrouillé en position sortie ;
 - 2) volets non en position pour l'atterrissage ;
- e) descente excessive au-dessous de la trajectoire d'alignement de descente aux instruments.



6.16 Avions transportant des passagers — Sièges des membres de l'équipage de cabine

6.16.1 Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré le 1er janvier 1981 ou après cette date tous les avions doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du § 12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

6.16.2 Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré avant le 1er janvier 1981

Tous les avions doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du § 12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

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

6.16.3 Les sièges de l'équipage de cabine installés conformément aux dispositions des § 6.16.1 et 6.16.2 doivent être placés à proximité des issues de secours, de plain-pied et d'autres types, selon ce que prescrit l'Etat d'immatriculation pour l'évacuation d'urgence.


6.17 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

6.17.1 RESERVE

6.17.2 Sauf dans les cas prévus au § 6.17.3, tous les avions autorisés à transporter plus de 19 passagers doivent être dotés d'au moins un ELT automatique ou deux ELT de types quelconques.

6.17.3 Tous les avions autorisés à transporter plus de 19 passagers et dont le certificat de navigabilité individuel aura été délivré pour la première fois après le 1er juillet 2008 doivent être dotés :

- a) d'au moins deux ELT, dont l'un sera automatique ; ou

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

b) d'au moins un ELT et de la capacité de satisfaire aux spécifications de la section 6.18.

L'ELT automatique n'est pas requis lorsqu'un autre système est utilisé pour satisfaire aux spécifications de la section 6.18.

6.17.4 Sauf dans les cas prévus au § 6.17.5, tous les avions autorisés à transporter jusqu'à 19 passagers doivent être dotés d'au moins un ELT d'un type quelconque.

6.17.5 Tous les avions autorisés à transporter jusqu'à 19 passagers et dont le certificat de navigabilité individuel aura été délivré pour la première fois après le 1er juillet 2008 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique.

6.17.6 L'équipement ELT placé à bord en application des § 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4 et 6.17.5 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004 Volume III.

Un choix judicieux du nombre d'ELT, de leur type et de leur emplacement dans l'aéronef et les systèmes flottants de survie associés garantira la plus grande probabilité d'activation des ELT dans l'éventualité d'un accident en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols au-dessus de l'eau ou de régions terrestres, y compris les régions particulièrement difficiles pour les recherches et le sauvetage. L'emplacement des émetteurs est un facteur clé dans la protection optimale des ELT contre l'impact et le feu. L'emplacement des dispositifs de contrôle et de commande des ELT automatiques fixes de même que les procédures d'utilisation correspondantes doivent aussi tenir compte de la nécessité de détecter rapidement toute activation accidentelle et faciliter l'activation manuelle par les membres de l'équipage.

6.18 Localisation d'un avion en détresse

6.18.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2021 ou après, transmettront de manière autonome des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer une position au moins une fois par minute, en cas de détresse, en conformité avec les dispositions de l'Appendice 9 du présent règlement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.18.2 RESERVE

6.18.3 L'exploitant mettra les informations de position d'un avion en détresse à la disposition des entités appropriées indiquées par l'ANAC.

Les responsabilités des exploitants qui utilisent les services de tierces parties sont décrites au § 4.2.1.3.1.

6.19 Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II)

6.19.1 tous les avions à turbomachines ayant une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg ou autorisés à transporter plus de 19 passagers doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II).

6.19.2 RESERVE.

6.19.3 Le système anticollision embarqué doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004, Volume IV.

6.20 Spécifications relatives aux transpondeurs signalant l'altitude-pression


6.20.1 Tous les avions doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression et fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004, Volume IV.

6.20.2 Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1er janvier 2009 doivent être équipés d'une source de données d'altitude-pression offrant une résolution d'au moins 7,62 m (25 ft).

6.20.3 Tous les avions doivent être équipés d'une source de données d'altitude-pression offrant une résolution d'au moins 7,62 m (25 ft).

6.20.4 L'Etat « en vol/au sol » doit être communiqué au transpondeur mode S lorsque l'aéronef est équipé d'un moyen automatique de déterminer cet Etat.

Ces dispositions accroîtront l'efficacité des systèmes anticollision embarqués ainsi que celle des services de la circulation aérienne qui utilisent un radar mode S. En

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2010 Amendement : 05 Date : 23/07/2010</p>
---	--	--

particulier, l'emploi d'une résolution d'au moins 7,62 m (25 ft) améliore sensiblement la poursuite du vol.

Les réponses mode C des transpondeurs indiquent toujours l'altitude-pression par échelons de 30,5 m (100 ft) quelle que soit la résolution de la source de données.

6.21 Microphones

Tous les membres d'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage communiqueront au moyen de microphones de tête ou de laryngophones en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.

6.22 Avions à turboréacteurs — Système d'avertissement de cisaillement du vent explorant vers l'avant

6.22.1 Tous les avions à turboréacteurs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent être dotés d'un système d'avertissement de cisaillement du vent explorant vers l'avant.

6.22.2 le système d'avertissement de cisaillement du vent explorant vers l'avant doit être capable de donner en temps opportun au pilote une indication visuelle et sonore en cas de cisaillement du vent devant l'aéronef, ainsi que les informations de nature à permettre au pilote d'amorcer et de poursuivre en toute sécurité une approche interrompue ou une remise des gaz ou d'effectuer au besoin une manœuvre d'évitement. Le système doit aussi prévenir le pilote en cas d'approche des limites spécifiées pour la certification de l'équipement d'atterrissage automatique, lorsque cet équipement est utilisé.

6.23 Tous avions pilotés par un seul pilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit

Pour l'approbation conformément aux dispositions du § 4.9.1, tous les avions pilotés par un seul pilote en régime IFR ou de nuit doivent être équipés :

- a) d'un pilote automatique en Etat de marche doté au moins des modes de tenue d'altitude et de sélection de cap ;
- b) d'un casque avec microphone monté sur tige ou l'équivalent ;

- c) d'un dispositif d'affichage des cartes permettant de les lire quelle que soit la lumière ambiante.

6.24 Avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents de systèmes de vision améliorée (EVS) , de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

6.24.1 Lorsque des avions sont équipés de systèmes HUD et/ou EVS, l'utilisation de ces systèmes en vue d'obtenir des avantages opérationnels doit être approuvée par l'ANAC.

6.24.2 En approuvant l'utilisation opérationnelle de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, l'ANAC veillera à ce que :

- a) l'équipement réponde aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;
- b) l'exploitant ait procédé à une évaluation des risques de sécurité des opérations appuyées par les systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS ;
- c) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, et des exigences de formation s'y rapportant.

6.25 Sacoche de vol électroniques (EFB)

6.25.1 Équipement EFB

Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, l'exploitant doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'avion.

6.25.2 Fonctions EFB

6.25.2.1 Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un avion, l'exploitant doit:

- a) évalue les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

b) établir et documenter les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, ainsi que les exigences de formation s'y rapportant ;

c) veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

6.25.2.2 L'ANAC approuve l'utilisation opérationnelle des fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des avions.

6.25.3 Approbation opérationnelle des EFB

En approuvant l'utilisation des EFB, l'ANAC veille à ce que :

a) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

b) l'exploitant ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;

c) l'exploitant ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;

d) l'exploitant ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;

e) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences en matière de formation s'y rapportant.

CHAPITRE 7. EQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION DE ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

7.1 Equipement de communications

7.1.1 Les avions doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications permettant :

- a) des communications bilatérales, aux fins du contrôle d'aérodrome ;
- b) la réception, à tout moment du vol, des renseignements météorologiques ;
- c) des communications bilatérales, à tout moment du vol, avec une station aéronautique au moins et avec toute autre station et sur toute fréquence que prescrite l'Autorité compétente.

Les dispositions du § 7.1.1 seront considérées comme respectées s'il est démontré que les communications spécifiées dans ce paragraphe peuvent s'effectuer dans les conditions normales de propagation radio de la route considérée.

7.1.2 L'équipement de radiocommunications prescrit au § 7.1.1 doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

7.1.3 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu du § 7.1.1:

- a) l'avion doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications de RCP prescrites ;
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'Etat de conception ou accepté par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ; et
- c) la LME de l'avion doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.

7.1.4 Pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

- a) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

7.1.5 Pour les avions visés au § 7.1.3, l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RACI 5000, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

7.2 Equipement de navigation

7.2.1 Tout avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permette de voler conformément :


a) à son plan de vol exploitation ;

b) aux exigences des services de la circulation aérienne ; sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires du fournisseur des services de la navigation aérienne, la navigation pour les vols effectués en VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

7.2.2 Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du § 7.2.1.:

a) l'avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permette de respecter la ou les spécifications de navigation prescrites ;

b) des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

document de l'avion approuvé par l'État de conception ou accepté par l'ANAC ; et

- c) des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

7.2.3 Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;

- b) des exigences en matière de qualifications et de compétences des membres d'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

- c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ;

- d) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures pour les situations normales et les situations anormales.


7.2.4 L'ANAC délivrera une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

7.2.5 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites par accord régional de navigation aérienne, les avions doivent être dotés d'un équipement de navigation qui :

- a) indique en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route ;

- b) est autorisé par l'ANAC pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.

7.2.6 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410, tout avion :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- a) doit être doté d'un équipement capable :
- 1) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion ;
 - 2) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné ;
 - 3) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne doit être supérieur à ± 90 m (300 ft) ;
 - 4) d'indiquer automatiquement l'altitude-pression ;
- b) doit être autorisé par l'ANAC à évoluer dans l'espace aérien dont il s'agit ;
- c) doit présenter des performances de navigation verticale conformes à l'Appendice 4 du présent règlement.


7.2.7 Avant de donner l'approbation RVSM prescrite au § 7.2.6, alinéa b), l'ANAC s'assure que:

- a) les performances de navigation verticale dont l'avion est capable satisfont aux critères spécifiés à l'Appendice 4 du présent règlement;
- b) l'exploitant a établi des procédures appropriées en ce qui concerne les pratiques et les programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation) ;
- c) l'exploitant a établi des procédures appropriées à suivre par les équipages de conduite pour le vol en espace aérien RVSM.

Une approbation RVSM est valable dans le monde entier, étant entendu que toute procédure d'exploitation propre à une région donnée doit figurer dans le manuel d'exploitation ou dans les documents indicatifs pertinents destinés aux équipages.

7.2.8 L'ANAC, en consultation avec l'Etat d'immatriculation, s'il y a lieu, s'assure qu'en ce qui concerne les avions visés au § 7.2.6, des dispositions appropriées ont été mises en place pour :

- a) la réception des comptes rendus de performance de tenue d'altitude produits par les agences de surveillance établies en application du § 3.3.5.1 du RACI 5005 ;
- b) la mise en œuvre immédiate de mesures correctrices à l'égard des aéronefs ou des groupes de types d'aéronef qui, d'après ces comptes rendus, ne respectent pas les critères de tenue d'altitude établis pour le vol en espace aérien RVSM.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

7.2.9 Lorsque l'ANAC délivre une approbation RVSM à un exploitant, elle exige que les performances de tenue d'altitude d'au moins deux avions de chaque groupe de types d'aéronefs de l'exploitant soient surveillées au moins une fois tous les deux ans ou à des intervalles de 1 000 heures de vol par avion, si cette période est plus longue. Lorsqu'un groupe de types d'aéronefs d'un exploitant ne comprend qu'un seul avion, la surveillance de cet avion s'effectue dans la période spécifiée.

Les données de surveillance issues de n'importe quel programme de surveillance régional conforme au RACI 5005, § 3.3.5.2, peuvent être utilisées pour satisfaire à cette obligation.

7.2.10 L'ANAC a établi des dispositions et des procédures veillant à ce que des mesures appropriées soient prises à l'égard des aéronefs et des exploitants dont on constate qu'ils utilisent l'espace aérien RVSM de l'Etat de Côte d'Ivoire sans une approbation RVSM valide.

7.2.11 Tout avion doit être doté d'un équipement de navigation suffisant pour que, si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement permette de naviguer conformément aux dispositions du § 7.2.1 et, le cas échéant, à celles des § 7.2.2, 7.2.5 et 7.2.6.

7.2.12 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les avions doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacun des aéroports où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à tout aéroport de décollage désigné.


7.3 Equipement de surveillance

7.3.1 Tout avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

7.3.2 RESERVE

7.3.3 RESERVE

7.3.4 RESERVE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--


7.4 Installation

L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant à la communication à la navigation, à la surveillance ou à toute combinaison de ces fonctions n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant à l'une quelconque de ces fonctions.

7.5 Gestion électronique des données de navigation

7.5.1 Un exploitant ne doit employer de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'ANAC n'a pas approuvé les procédures de l'exploitant visant à garantir que le traitement appliqué aux données et les produits fournis répondent à des normes acceptables d'intégrité et que les produits sont compatibles avec la fonction prévue de l'équipement auquel ils sont destinés. L'ANAC veille à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

7.5.2 Les exploitants doivent mettre en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et l'entrée de données non modifiées pour tous les aéronefs qui en ont besoin.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 8. MAINTENANCE DES AVIONS

Dans le présent chapitre, le terme «avion» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

Dans tout le présent chapitre, il est question des spécifications de l'Etat d'immatriculation. Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire n'est pas l'Etat d'immatriculation, il peut être nécessaire de prendre en compte les éventuelles spécifications supplémentaires de l'Etat de Côte d'Ivoire.

8.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance

8.1.1 En suivant des procédures acceptables pour l'ANAC, l'exploitant doit veiller à ce que :


- a) chaque avion qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;
- b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;
- c) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.

8.1.2 Jusqu'au 4 novembre 2020, l'exploitant n'utilisera pas un avion s'il n'est pas entretenu et remis en service par un organisme agréé conformément au § 8.7.

8.1.2. A partir du 5 novembre 2020, un exploitant ne doit pas utiliser un avion à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, hélice et pièce connexe, ne soit effectuée :

- a) par un organisme qui satisfait aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, et qui soit agréé par l'ANAC soit agréé par un autre Etat contractant et accepté par l'ANAC ;
- b) l'ANAC n'autorise ni une personne ni un organisme non agréé qui ne satisfait pas aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6.

8.1.3 RESERVE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

8.1.4 L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

8.1.5 L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme de maintenance.

8.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

8.2.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation et conforme au § 11.2. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

8.2.2 L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

8.2.3 Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

8.2.4 L'exploitant doit fournir à l'ANAC et à l'Etat d'immatriculation aux fins d'examen et d'acceptation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel doit faire l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC ou l'Etat d'immatriculation exige l'insertion.

8.3 Programme d'entretien

8.3.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme d'entretien approuvé par l'Etat d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés au § 11.3. La conception du programme d'entretien de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.

8.3.2 Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme d'entretien a été distribué.

8.4 Enregistrement de maintenance

8.4.1 L'exploitant doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 8.4.2 :

- a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;
- b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;
- d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
- e) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance;
- f) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

8.4.2 Les Etats dont il est question au § 8.4.1, alinéas a) à e), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les Etats indiqués au § 8.4.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

8.4.3 En cas de changement temporaire d'exploitant, les Etats doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les Etats doivent être remis au nouvel exploitant.

Dans le contexte du § 8.4.3, l'Etat d'immatriculation aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire d'exploitant en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les enregistrements, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.

8.4.4 À compter du 5 novembre 2020, les enregistrements conservés et transférés conformément au § 8.4 doivent être tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

8.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

8.5.1 L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par l'Etat d'immatriculation, en employant le système que spécifié dans le RACI 4006, Partie II, § 4.2.3, alinéa f), et 4.2.4.

8.5.2 L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettra ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'Etat d'immatriculation.

8.6 Modifications et réparations

Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'Etat d'immatriculation. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

8.7 Organisme de maintenance agréé

À compter du 5 novembre 2020, un organisme de maintenance agréé se conformera aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6 – Agrément des organismes de maintenance.

8.7.1 Délivrance d'un agrément

8.7.1.1 L'agrément par l'ANAC d'un organisme de maintenance dépendra de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux prescriptions du § 8.7 du présent règlement, et aux dispositions applicables du RACI 8002 concernant les organismes de maintenance agréés.

8.7.1.2 Le document d'agrément contient au moins les renseignements suivants :

- a) nom et emplacement de l'organisme ;
- b) date de délivrance et période de validité ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

c) conditions de l'agrément.

8.7.1.3 Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les prescriptions du § 8.7, du présent règlement et les dispositions applicables du RACI 8002 concernant les organismes de maintenance agréés.

8.7.2 Manuel de procédures de l'organisme de maintenance

8.7.2.1 L'organisme de maintenance doit mettre à la disposition du personnel de maintenance intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de procédures contenant les renseignements suivants, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes :

- a) une description générale de l'étendue des travaux autorisés au titre des conditions d'agrément de l'organisme ;
- b) une description des procédures et du système d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme exigés par le § 8.7.4 ;
- c) une description générale des installations de l'organisme ;
- d) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au § 8.7.6.1 ;
- e) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de maintenance conformément au § 8.7.6.3 ;
- f) une description de la méthode à utiliser pour établir et conserver les enregistrements de maintenance exigés par le § 8.7.7 ;
- g) une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des fiches de maintenance ;
- h) le personnel autorisé à signer les fiches de maintenance et l'étendue de ses pouvoirs ;
- i) une description des éventuelles procédures supplémentaires suivies pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance des exploitants ;
- j) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du chapitre 4 des § 4.2.3, alinéa f) et 4.2.4 du RACI 4006, Partie II, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
- k) une description des procédures à suivre pour recevoir et évaluer toutes les données de navigabilité nécessaires du titulaire du certificat de type ou de l'organisme de conception de type, ainsi que pour modifier ces données et les diffuser à l'intérieur de l'organisme de maintenance.

8.7.2.2 L'organisme de maintenance doit veiller à ce que le manuel de procédures soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

8.7.2.3 Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de procédures doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

8.7.3 Gestion de la sécurité

Le RACI 8002 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de maintenance agréés.

8.7.4 Procédures de maintenance et système d'assurance de la qualité

8.7.4.1 L'organisme de maintenance doit établir des procédures qui garantissent de bonnes pratiques de maintenance et le respect de toutes les dispositions pertinentes du présent chapitre et qui soient acceptables pour l'ANAC dans le cadre de la délivrance de l'agrément.

8.7.4.2 L'organisme de maintenance doit veiller au respect du § 8.7.4.1 en mettant en place soit un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de vérifier la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci, soit un système d'inspection lui permettant de s'assurer que tous les travaux de maintenance ont été effectués convenablement.

8.7.5 Installations

8.7.5.1 Les installations et l'environnement de travail doivent convenir aux tâches à effectuer.

8.7.5.2 L'organisme de maintenance doit disposer des données techniques, des équipements, des outils et des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels il a été agréé.

8.7.5.3 Des installations doivent être prévues pour le stockage des pièces de rechange, des équipements, des outils et des matériaux. Les conditions de stockage doivent garantir la sûreté des articles entreposés et éviter qu'ils ne se détériorent ou soient endommagés.

8.7.6 Personnel

8.7.6.1 L'organisme de maintenance doit désigner une ou plusieurs personnes dont les responsabilités comprennent celles de veiller à ce que l'organisme respecte les dispositions du § 8.7, qui concernent les organismes de maintenance agréés.

8.7.6.2 L'organisme de maintenance doit employer le personnel nécessaire à la planification, à l'exécution, à la supervision, à l'inspection et à l'acceptation des travaux à effectuer.

8.7.6.3 La compétence du personnel de maintenance doit être établie selon une procédure et en fonction d'un niveau acceptable pour l'ANAC. Les personnes qui signent les fiches de maintenance doivent avoir les qualifications exigées par le RACI 2000.

8.7.6.4 L'organisme de maintenance doit veiller à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme de maintenance doit comprendre une formation théorique et pratique sur les performances humaines, y compris la coordination avec les autres membres du personnel de maintenance et avec les équipages de conduite.

8.7.7 Enregistrements

8.7.7.1 L'organisme de maintenance doit conserver des enregistrements détaillés des travaux de maintenance afin de prouver que toutes les conditions relatives à la signature d'une fiche de maintenance ont été respectées.

8.7.7.2 Les enregistrements exigés par le § 8.7.7.1 doivent être conservés pendant une période d'au moins un (1) an après la signature de la fiche de maintenance.

8.8 Fiche de maintenance

8.8.1 Jusqu'au 4 novembre 2020, une fiche de maintenance sera remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

8.8.1 A compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément à au RACI 4006, Partie 2, Chapitre 6, section 6.8.

8.8.2 À compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance en ligne ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RACI 2000 doit remplir et signer la fiche de maintenance pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures acceptables pour l'ANAC.

8.8.3 Jusqu'au 4 novembre 2020, une fiche de maintenance comprendra :

- a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
- d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

8.8.3 À compter du 5 novembre 2020, une fiche de maintenance doit comprendre au moins :

- a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
- d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.



CHAPITRE 9. EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

9.1 Composition de l'équipage de conduite

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

9.1.2 Opérateur radio navigant

L'équipage de conduite doit comprendre au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'ANAC l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

9.1.3 Mécanicien navigant

Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite doit comprendre au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

9.1.4 Navigateur

L'équipage de conduite doit comporter au moins un membre titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels l'ANAC détermine que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions de sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public - RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

9.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence

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

9.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite

9.3.1 L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol approuvée par l'ANAC, qui doit garantir que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation :

- a) prévoit des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il aura été déterminé par l'ANAC;
- b) comprend un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite doit exercer ses fonctions ;
- c) porte sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprendra des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le ou les moteurs, la cellule ou les systèmes de l'avion ;
- d) inclue une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) ;
- e) porte également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée sur la cartographie, sur les performances humaines, facteurs humains, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses ;
- f) garantit que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;
- g) est donné à intervalles réguliers conformément aux dispositions du RACI 3006. Chapitre N et comprend une évaluation de la compétence.

 <p> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 » </p>	<p> Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018 </p>
--	---	---

Le § 4.2.5 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Le programme du stage à intervalles réguliers prévu aux § 9.2 et 9.3 peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'avion déterminé.

9.3.2 La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion doit être considérée comme satisfaite :

- a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'ANAC à cette fin ;
- b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié au § 9.4.4.

Le chapitre D du RACI 3011 contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation des membres d'équipage de conduite.

9.4 Qualifications

9.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote

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

9.4.1.2 Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avion ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC décide des conditions auxquelles les spécifications du § 9.4.1.1 pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

9.4.2 Expérience récente du pilote de relève en croisière

9.4.2.1 L'exploitant ne doit pas affecter un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Ameudement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- a) n'a pas rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion ; ou
- b) n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes.

9.4.2.2 Quand un pilote de relève en croisière pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC doit décider des conditions auxquelles les spécifications du § 9.4.2.1 pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

9.4.3 Pilote commandant de bord — Qualification de région, de route et d'aérodrome

9.4.3.1 L'exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplira pas les conditions stipulées aux § 9.4.3.2 et 9.4.3.3.

9.4.3.2 Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

- a) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser ; ces connaissances devront porter sur :
 - 1) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
 - 2) les conditions météorologiques saisonnières ;
 - 3) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne ;
 - 4) les procédures de recherche et de sauvetage ;
 - 5) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué ;
- b) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aérospatial de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

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

- a) que l'approche ne s'effectue pas au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote soient analogues à celles qui lui sont familières, et qu'une marge approuvée par l'ANAC soit ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou qu'on ait une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- b) que la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- c) que l'exploitant ne donne au pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ; ou
- d) que l'aérodrome en question ne soit très proche d'un autre aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord détient une qualification.

9.4.3.4 L'exploitant doit consigner, d'une manière satisfaisante pour l'ANAC, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

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

- a) dans la région spécifiée ; et
- b) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissage exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales.

9.4.3.6 Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il doit de nouveau, avant de reprendre

ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des § 9.4.3.2 et 9.4.3.3.

9.4.4 Contrôle de la compétence des pilotes

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

9.4.4.2 Quand un exploitant affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type d'avion ou à différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC décide des conditions auxquelles les spécifications du § 9.4.4.1 pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

9.4.5 Les vols monopilotes en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit ne sont pas autorisés en Côte d'Ivoire

9.4.5.1 Non applicable

9.4.5.2 Non applicable

9.4.5.3 Non applicable.

9.5 Equipement de l'équipage de conduite

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 10. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

10.1 Délivrance de licence ou attestation aux agents techniciens d'exploitation

Les agents techniques d'exploitation employés dans le cadre de méthodes approuvées de contrôle et de supervision des vols doivent être titulaires d'une licence ou d'une attestation délivrée par l'ANAC.

10.2. Acceptation d'une attestation de qualification

L'ANAC exige que les personnes titulaires d'une attestation de qualification répondent au minimum aux dispositions du RACI 2000.

10.3 Affectation d'un agent technique d'exploitation

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

- a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au § 4.2.1.3 ;

Le chapitre D du RACI 3011 contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation des agents techniques d'exploitation.

- b) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible ;

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI3800 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

c) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :

- 1) la teneur du manuel d'exploitation décrit à l'Appendice 2 du présent règlement ;
- 2) l'équipement radio des avions utilisés ;
- 3) l'équipement de navigation des avions utilisés ;

d) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols :

- 1) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
- 2) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des avions utilisés ;
- 3) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
- 4) instructions relatives au chargement des avions ;


e) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines, facteurs humains qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;

f) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées au § 4.6.

10.4 Maintien au courant de l'agent d'exploitation affecté

L'exploitant doit s'assurer que tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation soit au courant à tout moment de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.

10.5 Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il est resté 12 mois consécutifs ou plus sans exercer, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions du § 10.3.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

Les manuels, livres de bord et enregistrement supplémentaires énumérés ci-dessous rentrent dans le cadre du présent Règlement mais ne figurent pas dans ce chapitre :

- Relevés du carburant et du lubrifiant — voir § 4.2.10
- enregistrement de maintenance — voir § 8.4
- Relevés du temps de vol, des périodes de service de vol, des périodes de service et des périodes de repos — voir § 4.10.8
- Fiches de préparation de vol — voir § 4.3
- Plans de vol exploitation — voir § 4.3.3.1
- État des qualifications de route et des qualifications d'aéroport du pilote commandant de bord — voir § 9.4.3.4.

11.1 Manuel de vol

- a) Un exploitant doit conserver un manuel de vol à jour approuvé par l'Etat de conception, ou tout autre document équivalent, pour chaque avion qu'il exploite.
- b) Un exploitant doit procéder à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'Etat de conception.

11.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 8.2, qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir les renseignements suivants :

- a) une description des procédures exigées par le § 8.1.1, comprenant, s'il y a lieu :
 - 1) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
 - 2) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;
- b) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au § 8.1.4 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- c) un renvoi au programme d'entretien dont il est question au § 8.3.1 ;
- d) jusqu'au 4 novembre 2020, une description des méthodes à employer pour établir et conserver les enregistrements de maintenance de l'exploitant exigés par le § 8.4 ;
- d) à compter du 5 novembre 2020, une description des méthodes à employer pour établir et conserver les enregistrements de maintien de la navigabilité de l'exploitant exigés par le § 8.5;
- e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément au § 8.5.1 ;
- f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du chapitre 4 des § 4.2.3, alinéa f) et 4.2.4 du RACI 4006, Partie II, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
- g) une description des procédures à suivre pour respecter le § 8.5.2, concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;
- h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- i) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme d'entretien qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- j) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
- k) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;
- l) une description des procédures à suivre pour notifier à l'ANAC les cas importants survenus en service.

11.3 Programme d'entretien

11.3.1 Le programme d'entretien de chaque avion, qui est prévu par le § 8.3, doit contenir les renseignements suivants :

- a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;
- b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- c) les procédures permettant de modifier les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
- d) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.

11.3.2 Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.

11.3.3 Le programme d'entretien doit être fondé sur des renseignements fournis par l'Etat de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.


11.4 Carnet de route

11.4.1 Le carnet de route d'un avion doit inclure au moins les informations suivantes :

1. Nationalité et immatriculation de l'avion
2. Date
3. Noms des membres de l'équipage
4. Affectation des membres de l'équipage
5. Lieu de départ
6. Lieu d'arrivée
7. Heure de départ
8. Heure d'arrivée
9. Heures de vol
10. Nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier)
11. Incidents et observations (s'il y a lieu)
12. Signature de la personne responsable

11.4.2 Les inscriptions au carnet de route doivent être effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.

11.4.3 L'exploitant doit conserver les carnets de route, une fois remplis, pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

11.5 Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord

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

11.6 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, l'exploitant doit assurer, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications enquête accidentée RACI BEA.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement d'application du RACI 3000 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3006 »</p>	<p>Edition 3 Date : 23/07/2018 Amendement 02 Date : 23/07/2018</p>
---	--	---

- e) procédures antibruit ;
- f) croisière et descente ;
- g) approche, préparation et briefing pour l'atterrissage ;
- h) approche à vue ;
- i) approche aux instruments ;
- j) approche à vue et indirecte ;
- k) approche interrompue ;
- l) atterrissage normal ;
- m) après atterrissage ;
- n) exploitation sur pistes mouillées et contaminées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement d'application du RACI 3000 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3006 »</p>	<p>Edition 3 Date : 23/07/2018 Amendement 02 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

3 - PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

3.1 Procédures anormales et d'urgence et tâches attribuées à chaque membre d'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures anormales et d'urgence et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

- a) incapacité de l'équipage ;
- b) procédures feu et fumée ;
- c) vol non pressurisé et partiellement pressurisé ;
- d) dépassement des limitations structurelles tel qu'un atterrissage en surcharge ;
- e) dépassement des limites de radiations cosmiques ;
- f) foudroiement ;
- g) messages de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgences ;
- h) pannes moteur ;
- i) pannes des systèmes ;
- j) conduite pour un déroutement en cas de défaillance technique grave ;
- k) alarme de proximité du sol ;
- l) alarme TCAS ;
- m) cisaillement de vent ;
- n) et atterrissage ou amerrissage d'urgence ;
- o) procédures d'urgence au départ.

4 - PERFORMANCES

Les données relatives aux performances doivent être fournies de façon à être utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances - Les éléments relatifs aux performances, qui fournissent les données nécessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances, doivent être inclus pour pouvoir déterminer:

- a) les limitations de montée au décollage - masse, altitude, température ;
- b) la longueur de piste au décollage (sèche, mouillée, contaminée) ;
- c) la trajectoire nette de vol pour le calcul du passage des obstacles ou le cas échéant, la trajectoire de vol au décollage ;
- d) les pertes de pente lors de montées en virages ;
- e) les limitations de pente en route ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 12. EQUIPAGE DE CABINE

12.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence

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

12.2 Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence

Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux dispositions du § 6.16 pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

12.3 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol

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

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

12.4 Formation

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

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

Le chapitre D du RACI 3011 (Guide de rédaction du Manuel d'Exploitation-Avion « RACI 3011 ») contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation des membres d'équipage de conduite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 13. SÛRETÉ

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

13.1 Vols commerciaux intérieurs

Les dispositions du présent chapitre sont aussi applicables aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs.

13.2 Sûreté du poste de pilotage

13.2.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte doit être verrouillable, et un moyen doit être prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

13.2.2 Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers :

- a) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 54 500 kg ; ou
- b) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg et dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19 ; ou
- c) dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60

doit être doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

13.2.3 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.2 :

- a) cette porte doit être fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- b) un moyen doit être prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.2.4 Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers doit être doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.


13.2.5 Tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.4 :

- a) cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;
- b) un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.3 Liste type des opérations de fouille de l'avion

L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3008 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

13.4 Programmes de formation

13.4.1 L'exploitant doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantisse que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :

- a) détermination de la gravité de tout événement ;
- b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
- c) réactions appropriées de légitime défense ;
- d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'ANAC;
- e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
- f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- g) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;
- h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

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

13.5 Rapport sur les actes d'intervention illicite


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

13.6 Questions diverses

13.6.1 Des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle doivent être prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

13.6.2 Lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il doit être prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 14. MARCHANDISES DANGEREUSES

14.1 Responsabilités de l'ANAC

Le RACI 3004, Chapitre 11, contient des dispositions relatives à l'établissement, de procédures de supervision pour toutes les entités (y compris les conditionneurs, expéditeurs, agents de manutention au sol et exploitants) qui remplissent des fonctions liées aux marchandises dangereuses.

Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent aux Chapitres 8, 9 et 10 du RACI 3004. Les responsabilités de l'exploitant et les dispositions relatives aux comptes rendus d'incidents et d'accidents figurent dans la Partie 7 des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) (Instructions techniques).

Les dispositions relatives aux membres d'équipage ou aux passagers transportant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées dans la Partie 8, Chapitre 1, des Instructions techniques.

Le COMAT qui répond aux critères de classification des instructions techniques relatives aux marchandises dangereuses est considéré comme fret et doit être transporté conformément à la Partie 1, § 2.2.2 ou 2.2.3 des Instructions techniques (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs d'oxygène chimique et régulateurs carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants, produits de nettoyage).

14.2 Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret

L'ANAC veillera à ce que les exploitants qui n'ont pas reçu d'approbation pour transporter des marchandises dangereuses aient :

a) établi un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions du RACI 3004, aux dispositions applicables des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, et aux dispositions de la réglementation de l'Etat de Côte d'Ivoire, selon qu'il convient.

Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses figureront dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

b) établi dans leur manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACI 3004, des Instructions techniques et de la réglementation nationale en vigueur, pour permettre au personnel :

1) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

2) de signaler à l'ANAC et aux autorités compétentes de l'Etat d'occurrence :

- a) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
- b) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

14.3 Exploitants transportant des marchandises dangereuses comme fret

L'ANAC approuve le transport de marchandises dangereuses et veille à ce que l'exploitant :

a) établisse un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, Tableau 1-4, et de la réglementation nationale en vigueur, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses doivent figurer dans le manuel d'exploitation de l'exploitant ;

b) établisse dans son manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACI 3004, des Instructions techniques et de de la réglementation nationale en vigueur, pour permettre au personnel :

1) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

2) de signaler à l'ANAC et aux autorités compétentes de l'Etat d'occurrence :

- a) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
- b) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;

3) de signaler à l'ANAC et aux autorités compétentes de l'Etat d'origine tous les cas constatés de marchandises dangereuses transportées :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

a) sans avoir été chargées, isolées, séparées ou sécurisées conformément aux Instructions techniques, Partie 7, Chapitre 2 ;

b) sans que le pilote commandant de bord en ait été informé ;

4) d'accepter, manutentionner, stocker, transporter, charger et décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;

5) de fournir au pilote commandant de bord des renseignements exacts, écrits lisiblement ou imprimés concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret.

L'article 35 de la Convention traite de restrictions concernant le fret (cargaison).

14.4 Communication de renseignements

L'exploitant doit veiller à ce que tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties, qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement et le déchargement de fret soit informé de l'approbation opérationnelle de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

14.5 Vols intérieurs de transport commercial

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux vols intérieurs de transport commercial.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 15. SYSTEME QUALITE D'UN EXPLOITANT AERIEN

15.1. Objet

Le présent chapitre a pour objet de présenter dispositions concernant à la mise en œuvre d'un système qualité par un exploitant aérien pour s'assurer du contrôle de l'exploitation et de l'entretien de ses aéronefs par l'application de procédures permettant de résoudre les problèmes rencontrés.

15.2. Politique de qualité et stratégie

15.2.1. Déclaration de la politique

L'exploitant doit faire une déclaration écrite sur la politique qualité : c'est un engagement du Dirigeant Responsable sur les objectifs du système qualité. La politique qualité doit refléter la réalisation et le maintien de la conformité aux règlements opérationnels, ainsi que toute exigence supplémentaire spécifiée par l'exploitant.

15.2.2. Responsabilité

Le Dirigeant Responsable doit avoir la responsabilité globale du système qualité de l'exploitation, notamment en ce qui concerne la fréquence, la forme et la structure des revues de direction prescrites au paragraphe 15.9.11.- ci-dessous.

15.3 But du système qualité

Le système qualité doit permettre à l'exploitant de surveiller la conformité aux règlements opérationnels, au manuel d'exploitation, au manuel de maintenance de l'exploitant et à toute autre exigence spécifiée par l'exploitant, ou par l'ANAC pour assurer la sécurité de l'exploitation et la navigabilité des aéronefs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

15.4. Responsable qualité

15.4.1. Fonction

La fonction du Responsable Qualité peut être assurée par une personne ou un groupe de personnes au moyen de programmes d'assurance qualité différents mais complémentaires.

15.4.2. Rôle

Le rôle principal du Responsable Qualité est de vérifier, en surveillant l'activité dans les domaines des opérations aériennes, de l'entretien, de la formation et des opérations au sol, que les exigences requises par l'ANAC, ainsi que toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant, sont respectées et mises en œuvre sous la surveillance du responsable désigné correspondant.

15.4.3. Mission

Le Responsable Qualité doit s'assurer que le programme d'assurance qualité est convenablement défini, mis en œuvre, maintenu et continuellement révisé et amélioré.

15.4.4. Responsabilité

Le Responsable Qualité doit :

- être rattaché au Dirigeant Responsable ;
- ne pas être l'un des responsables désignés ;
- avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et des sous-traitants.

15.4.5. Exception dans une structure réduite

Lorsque la structure organisationnelle de l'exploitant est réduite, les postes de Dirigeant Responsable et de Responsable Qualité peuvent être combinés.

Dans ce cas, les audits qualité doivent être conduits par un personnel indépendant, et le Dirigeant Responsable ne doit pas être l'un des responsables désignés.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

15.5. Système qualité

15.5.1. Conditions

Le système qualité de l'exploitant doit assurer la conformité aux exigences, normes et procédures relatives aux activités opérationnelles et d'entretien, ainsi que leur adéquation.

15.5.2. Structure

L'exploitant doit spécifier la structure générale du système qualité applicable.

15.5.3. Adaptation avec la structure de l'exploitant

Le système qualité doit être structuré en fonction de la taille et de la complexité de l'activité à surveiller.

15.6. Domaine

Le système qualité de l'exploitant doit prendre en compte au moins ce qui suit :

- les dispositions des règlements opérationnels ;
- les exigences additionnelles de l'exploitant et les procédures opérationnelles ;
- la politique qualité de l'exploitant ;
- la structure organisationnelle de l'exploitant ;
- les responsabilités en matière de développement, de mise en place et de gestion du système qualité ;
- la documentation, y compris les manuels, les comptes rendus et les enregistrements ;
- les procédures qualité ;
- le programme d'assurance qualité ;
- les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires ;
- les exigences en matière de formation à la qualité.

15.7 Système de retour d'information

Le système qualité doit comporter un système de retour d'information vers le Dirigeant Responsable pour s'assurer que les actions correctives sont à la fois identifiées et rapidement prises en compte. Le système de retour d'information doit

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

également spécifier qui doit rectifier les incohérences et les non conformités dans chaque cas particulier, et la procédure à suivre si l'action corrective n'est pas achevée dans les délais impartis.

15.8 Documentation pertinente

15.8.1. La documentation pertinente comprend

- le manuel qualité,
- le manuel d'exploitation et ;
- le manuel de maintenance de l'exploitant.


15.8.2. Manuel qualité

Le manuel qualité doit comprendre ce qui suit :

- la politique qualité ;
- la terminologie ;
- les règlements opérationnels applicables ;
- une description de l'organisation ;
- la répartition des tâches et des responsabilités ;
- les procédures pour assurer la conformité aux règlements ;
- le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
- le programme d'assurance qualité, définissant :
 - le calendrier du processus de surveillance ;
 - les procédures d'audit ;
 - les procédures de comptes rendus ;
 - les procédures de suivi et d'action corrective ;
 - le système d'enregistrement.
- les programmes de formation à la qualité ;
- la maîtrise de la documentation.

15.8.3. Procédure qualité

L'exploitant doit établir une procédure qualité pour la maîtrise de sa documentation, y compris les documents d'origine extérieure tels que les normes et règlements. Cette procédure doit préciser les processus de création, d'approbation, de diffusion et de modification des documents.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RAČI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : II5 Date : 23/07/2018</p>
---	--	---

Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents doit être établie et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents obsolètes.

15.9 Programme d'assurance qualité

15.9.1. Conditions

Le programme d'assurance qualité doit inclure toutes les actions préétablies et systématiques nécessaires pour s'assurer que toute l'exploitation et l'entretien sont exécutés en accord avec les exigences, normes et procédures opérationnelles applicables.

15.9.2. Mise en œuvre

Le programme d'assurance qualité doit comprendre au moins les paragraphes 15.9.3. à 15.9.12.- ci-dessous.

15.9.3. Contrôle qualité

15.9.3.1. Le but primordial d'un contrôle qualité est d'observer un événement, une action, un document, etc. particulier afin de vérifier que les procédures établies et la réglementation sont suivies lors de cet événement et que les normes requises sont atteintes.

15.9.3.2. Des sujets typiques de contrôle qualité sont :

- l'examen d'un échantillon adéquat d'enregistrements ;
- le fait d'assister aux activités qui constituent l'exploitation ;
- la conservation des documents et l'enregistrement des observations ;
- les opérations aériennes en conditions réelles ;
- le dégivrage et l'antigivrage au sol ;
- les services de support du vol ;
- le contrôle du chargement
- l'entretien ;
- les exigences techniques ;
- les exigences de formation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

15.9.4. Audit

15.9.4.1. Le but de l'audit est d'effectuer une comparaison méthodique et indépendante entre la manière dont une exploitation est conduite et les procédures opérationnelles publiées qui précisent de quelle manière elle doit être conduite.

15.9.4.2. Les audits comportent au moins les procédures qualité et procédés suivants :

- une définition de l'objet de l'audit ;
- la planification et la préparation ;
- le rassemblement et l'enregistrement des preuves ;
- l'analyse des preuves.

15.9.4.3. Les techniques rendant un audit efficace sont :

- des entrevues ou discussions avec le personnel ;
- une revue des documents publiés.

15.9.5. Auditeurs

15.9.5.1. Les auditeurs sont des personnes qui ont la qualification et qui sont mandatés pour effectuer toute partie d'un audit.

15.9.5.2. L'exploitant doit décider, en fonction de la complexité de l'exploitation, d'avoir recours à une équipe consacrée à l'audit ou à un auditeur particulier.

15.9.5.3. Les responsables d'audit qualité sont des auditeurs qui ont la qualification et qui sont mandatés pour conduire un audit.

15.9.5.4. Dans tous les cas, les auditeurs doivent justifier d'une connaissance acceptable des règlements et normes en vigueur, et posséder une expérience pertinente de l'exploitation et/ou de l'entretien.

Les auditeurs ayant satisfait aux critères de sélection, doivent suivre, avec succès, un cours de formation des auditeurs.

Ce cours, doit être complété par une formation portant sur les règlements en vigueur, puis suivi par une formation pratique matérialisée par la conduite, avec satisfaction, d'audits ou de partie d'audits sous la supervision d'un auditeur titulaire.

Les auditeurs sont désignés pour une période de deux (02) ans.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Afin de maintenir leurs connaissances et compétences, les auditeurs doivent réaliser au moins un audit par an.

Un stage de recyclage doit être effectué tous les trois (3) ans.

15.9.5.5. Les responsabilités des auditeurs doivent être clairement définies dans la documentation pertinente.

15.9.6. Indépendance des auditeurs

15.9.6.1. Les auditeurs ne doivent pas avoir d'engagement au jour le jour dans le domaine opérationnel ou dans l'activité d'entretien auditée.

L'exploitant peut en plus de l'utilisation de personnels à plein temps appartenant à un département qualité séparé, entreprendre la surveillance de domaines ou activités spécifiques en utilisant des auditeurs occasionnels.


15.9.6.2. L'exploitant dont la structure et la taille ne justifient pas la mise en place d'auditeurs à plein temps peut mettre en place la fonction audit en utilisant du personnel à temps partiel de son organisation ou d'une source externe selon les termes d'un contrat acceptable par l'ANAC.

15.9.6.3. Dans tous les cas, l'exploitant doit veiller à ce que les procédures appropriées ne permettent pas que les personnes directement responsables des activités auditées soient sélectionnées dans l'équipe d'audit.

Lorsque des auditeurs externes sont employés, il est essentiel que tout spécialiste externe soit familiarisé avec le type d'exploitation ou d'entretien effectué par l'exploitant.

15.9.6.4. Le programme d'assurance qualité doit identifier les personnes de l'exploitant qui possèdent l'expérience, la responsabilité et l'autorité pour:

- effectuer les contrôles qualité et les audits dans le cadre d'une assurance qualité continue;
- identifier et enregistrer tout problème ou tout constat, et les preuves nécessaires pour justifier ce problème ou ce constat;
- initier ou recommander des solutions aux problèmes ou constats au travers de chaîne de compte rendu désignées;
- vérifier la mise en œuvre des solutions dans les temps impartis;
- rendre compte directement au Responsable Qualité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

15.9.7. Domaine de l'audit

Les exploitants doivent surveiller la conformité aux procédures opérationnelles qu'ils ont conçues pour assurer la sécurité de l'exploitation, la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de sécurité.

Dans ce cadre ils doivent au minimum, et lorsque cela est approprié, surveiller :

- l'organisation ;
- les projets et les objectifs de l'exploitant ;
- les procédures opérationnelles ;
- la sécurité des vols ;
- le Permis de l'Exploitant Aérienne de l'exploitant et les Opérations Spécifiques d'exploitation (PEA/OSPEC) ;
- la préparation et l'exécution des vols ;
- les performances des aéronefs ;
- les opérations tout temps ;
- les équipements de communication et de navigation et les pratiques associées ;
- la masse, le centrage et le chargement de l'aéronef ;
- les instruments et les équipements de sécurité ;
- les manuels, les registres et les enregistrements ;
- les limitations de temps de vol et de service, les exigences en matière de repos et la programmation ;
- les interfaces entre entretien et exploitation de l'aéronef ;
- l'utilisation de la LME ;
- le maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- la gestion des consignes de navigabilité ;
- les manuels d'entretien et le programme de fiabilité ;
- la réalisation de l'entretien ;
- les délais d'intervention pour réparation ;
- l'équipage de conduite ;
- l'équipage de cabine ;
- les marchandises dangereuses ;
- la sûreté ;
- la formation.

15.9.8. Programmation des audits

15.9.8.1. Un programme d'assurance qualité doit comprendre un programme défini d'audits et un cycle d'étude périodique domaine par domaine. Le programme doit être flexible et permettre des audits non programmés lorsque des dérives sont

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

identifiées. Des audits de suivi doivent être programmés lorsqu'il faut vérifier que les actions correctives ont été effectuées et qu'elles sont efficaces.

15.9.8.2. L'exploitant doit veiller à ce que le programme d'audit soit réalisé dans une période de 12 mois, ou toute autre période raisonnable Spécifiée dans la documentation pertinente acceptable par l'ANAC.

15.9.8.3. Le programme d'audits établi doit tenir compte des changements significatifs dans l'encadrement, l'organisation, l'exploitation ou les technologies de même que les modifications réglementaires.

15.9.9. Surveillance et actions correctives

15.9.9.1. L'exploitant doit établir et publier une procédure qualité pour s'assurer que la politique et les normes opérationnelles et d'entretien qui ont été définies sont suivis en permanence.

Cette activité de surveillance doit avoir pour objectif d'éliminer les causes de performances non satisfaisantes.

15.9.9.2. Toute non-conformité identifiée suite à la surveillance doit être communiquée au cadre responsable de l'action corrective ou, si nécessaire, au Dirigeant Responsable.

Une telle non-conformité doit être enregistrée, pour une enquête plus approfondie, afin d'en déterminer les causes et de permettre la recommandation d'actions correctives appropriées.

15.9.9.3. Le programme d'assurance qualité doit comporter des procédures permettant de s'assurer que des actions correctives sont entreprises en réponse aux constatations et de vérifier, par conséquence, que ces actions correctives ont rétabli la conformité aux normes exigées par l'ANAC et à toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant.

15.9.10. Actions correctives

15.9.10.1. Suite au contrôle qualité/ audit, l'exploitant doit établir:

- l'importance de tout constat et le besoin d'une action corrective immédiate;
- l'origine du constat;
- les actions correctives nécessaires pour s'assurer que la non-conformité ne se reproduira pas;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- une programmation des actions correctives;
- l'identification des individus ou des départements responsables de la mise en œuvre des actions correctives;
- l'allocation des ressources nécessaires par le Dirigeant Responsable.

15.9.10.2. Le Responsable Qualité doit :

- vérifier que des actions correctives sont prises par la personne responsable en réponse à tout constat de non-conformité;
- vérifier que les actions correctives comprennent les éléments décrits au paragraphe 15.9.10.1. ci-dessus ;
- surveiller la mise en œuvre et l'accomplissement des actions correctives;
- fournir à l'encadrement une évaluation indépendante des actions correctives, de leur mise en œuvre et de leur accomplissement;
- évaluer l'efficacité des actions correctives par un procédé de suivi.

15.9.11. Revue de direction

15.9.11.1. Une revue de direction est une évaluation complète, systématique et documentée par la direction, du système qualité, des politiques opérationnelles et des procédures. Elle doit prendre en compte :

- les résultats des contrôles qualité, audits et autres indicateurs ;
- l'efficacité globale du management pour atteindre les objectifs fixés.

15.9.11.2. Une revue de direction doit identifier et corriger les dérives et empêcher, si possible, les non-conformités futures. Les conclusions et les recommandations faites suite à une revue de direction doivent être soumises par écrit à la personne responsable pour action. La personne responsable doit être un individu ayant autorité pour résoudre les problèmes et entreprendre les actions.

15.9.11.3. Une revue de direction doit être effectuée au moins une fois par an. Le Dirigeant Responsable doit décider de la forme et de la structure des revues de direction.

15.9.11.4. Toutefois, des comités qualité doivent tenir des réunions au moins une fois par mois pour évaluer les résultats des contrôles qualité, audits et autres indicateurs, et assurer le suivi des actions correctives adoptées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

15.9.12. Système d'enregistrements

15.9.12.1. Des enregistrements précis, complets et facilement accessibles relatifs aux résultats du programme d'assurance qualité doivent être conservés par l'exploitant. Les enregistrements sont des données essentielles permettant à un exploitant d'analyser et de déterminer les causes fondamentales des non-conformités, ce qui permet d'identifier et de prendre en compte les zones de non-conformité.

15.9.12.2. Les documents ci-après doivent être conservés pendant 5 ans:

- les programmes d'audits ;
- les comptes rendus de contrôles qualité;
- les rapports d'audits ;
- les réponses aux constats;
- les fiches d'actions correctives;
- les comptes rendus de suivi et de clôture des actions correctives ;
- les comptes rendus des revues de direction et des comités qualité.

15.10 Responsabilité en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants

15.10.1. Les exploitants peuvent décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la fourniture de services dans des domaines tels que:

- dégivrage et antigivrage au sol;
- Avitaillement en carburant ;
- Entretien en escale et/ou en base;
- assistance en escale;
- assistance au vol (y compris calculs de performance, préparation du vol, données de navigation et libération du vol);
- formation;
- élaboration des manuels.

15.10.2. La responsabilité ultime en matière de produit ou service fourni par le sous-traitant reste toujours celle de l'exploitant. Un accord écrit doit exister entre l'exploitant et le sous-traitant et définir clairement les services liés à la sécurité et la qualité devant être fournis. Les activités du sous traitant liées à la sécurité correspondant à l'accord doivent être incluses dans le programme d'assurance qualité de l'exploitant.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

15.10.3. L'exploitant doit s'assurer que le sous-traitant possède les autorisations et agréments nécessaires et dispose des moyens et compétences pour effectuer les tâches sous-traitées.

15.10.4 Lorsque l'exploitant contracte une partie de son activité à une organisation qui n'est pas certifiée conformément au présent règlement, l'organisme contracté doit travailler sous l'agrément de l'exploitant.

L'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures pour les entités qui effectuent des travaux en son nom.

15.10.5 L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'il contracte une partie de son activité, ou achète un produit, le service ou le produit contracté ou acheté est conforme aux exigences applicables.

15.10.6 L'exploitant doit s'assurer que les contrats de sous-traitance qui le lient avec les organisations sous-traitantes sont conformes aux exigences applicables. Des copies de ces contrats doivent être transmises à l'ANAC pour acceptation.

15.10.7 L'exploitant doit veiller à ce que l'ANAC ait l'accès à l'organisation du sous-traitant afin de déterminer si elle continue à se conformer aux exigences applicables.

15.11 Formation au système qualité

15.11.1. L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble de son personnel reçoive, suivant une planification appropriée, une information efficace relative à la qualité.

15.11.2. Les personnes responsables de l'encadrement du système qualité et les auditeurs doivent suivre une formation portant sur les aspects suivants :

- une introduction au concept du système qualité
- le management de la qualité;
- le concept de l'assurance qualité;
- le manuel qualité;
- les techniques d'audit ;
- les comptes rendus et le système d'enregistrements ;
- et la façon dont le système qualité fonctionne chez l'exploitant.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 115 Date : 23/07/2018</p>
---	--	---

15.12 Exploitant dont la taille ne justifie pas la mise en place d'un système qualité

Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits» tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme «petits» pour ce qui concerne le système qualité.

Dans ce cadre, plein temps signifie au moins 35 heures par semaine congés exclus.

Des systèmes qualité complexes sont inadaptés à de petits ou très petits exploitants et l'effort administratif exigé pour écrire des manuels et des procédures qualité pour un système complexe peut grever leurs moyens. Il est donc accepté que de tels exploitants adaptent leur système qualité à la taille et la complexité de leur exploitation et utilisent des moyens en conséquence.

15.12.1. Programme d'assurance qualité

Pour les exploitants dont la taille ne justifie pas la mise en place d'un système qualité, et sous réserve de l'accord de l'ANAC, il peut être approprié de développer un programme d'assurance qualité sous forme de liste de vérification.

Cette liste de vérification doit être accompagnée d'un programme exigeant que les articles de la liste soient complétés dans un temps imparti, ainsi que d'une déclaration faisant état d'une revue périodique par la haute hiérarchie. Le contenu de la liste de vérification et la réalisation de l'assurance qualité doivent être revus de manière occasionnelle et indépendante.

Dans ces conditions il est acceptable que des auditeurs internes ou externes des organismes qualifiés ou une combinaison des deux réalisent les audits qualité au nom du Responsable Qualité.


15.12.2. Audit

Si la fonction indépendante d'audit qualité est tenue par des auditeurs externes, le programme d'audit doit apparaître dans la documentation pertinente.

15.12.3. Surveillance et actions correctives

Quelles que soient les dispositions prises, l'exploitant garde la responsabilité ultime du système qualité et particulièrement de la mise en place et du suivi des actions correctives.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

CHAPITRE 16 AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Permis Exploitation Aérien:

16.1. Affrètement ou location avec équipage complet

16.1.1. Définition:

Un affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage complet.

Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

16.1.2. Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de l'ANAC.

Cette approbation ne peut intervenir qu'après :

- c) l'analyse par les services chargés des opérations aériennes et de la navigabilité, du dossier de demande de location ou d'affrètement ;
- d) les inspections, par les inspecteurs de l'ANAC, de la base d'exploitation de la maintenance de l'aéronef.


16.1.3. L'affréteur doit :

✓ s'assurer en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que:

(a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements en vigueur en Côte d'Ivoire;

(b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un Permis d'Exploitation Aérienne ou documents équivalents;

(c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

(d) Toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée;

- ✓ au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et d'entretien de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés;
- ✓ justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées;
- ✓ élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions du présent chapitre;
- ✓ exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur;
- ✓ faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

16.1.4. Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des avions immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation);
- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur;
- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

16.1.5. Liste approuvée

Chaque exploitant ivoirien peut soumettre à l'approbation du Directeur Général de l'ANAC une liste d'exploitants fréteurs ivoiriens ou étrangers.

Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en œuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Le résultat de cet audit doit être transmis à l'ANAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles-ci puissent être apportées.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur ivoirien à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc.).

Des accords entre exploitants ivoiriens peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au-delà, un audit de suivi pourra être exigé.

A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur Général de l'ANAC peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à l'ANAC (Cf. paragraphe 16.1.9.- ci-dessous).

16.1.6. Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à l'ANAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes 16.1.8.1.- et 16.1.9.- ci-dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de l'ANAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

16.1.7. Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur ivoirien doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs de l'ANAC.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs de l'ANAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs de l'ANAC ne sera faite qu'à l'affréteur ivoirien et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.

Lorsqu'il le juge utile, le Directeur Général de l'ANAC peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

16.1.8. Instruction du dossier

16.1.8.1. Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée

Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter:

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du Permis Exploitation Aérienne, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte;
- le type d'activités de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret);
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

16.1.8.2. Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée

Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe 16.1.2. est accordée, à condition que:

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un PEA ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago;
- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;

- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à l'ANAC (Cf. paragraphe 16.1.9.- ci-dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à l'ANAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

16.1.9. Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter:

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement;
- les copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité C.D.N et certificat d'immatriculation C.I,etc.);
- la copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

16.1.10. Dispositions administratives et de facilitation

16.1.10.1. L'affréteur doit:

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes ivoiriens concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police et de douane ;
- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (ivoirien ou étranger) doit être précisé.

16.1.10.2. Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à l'ANAC par l'exploitant qui affrète.

16.2. Location sans équipage

16.2.1. Définition

La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

16.2.2. Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Permis Exploitation Aérienne (PEA) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à l'ANAC, une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

- a) une copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;
- b) une copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;
- c) une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;
- d) le nom et l'adresse du propriétaire de l'aéronef;
- e) une copie de l'accord de location;
- f) la durée de location;
- g) la description de l'exploitation envisagée;
- h) le nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

16.2.3. Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de l'ANAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du PEA qui doit :

- a) au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et d'entretien de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;
- b) souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;
- c) s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptés par l'ANAC.

16.2.4. Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

- a) les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;
- b) l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

c) l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Permis Exploitation Aérienne, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

16.2.5. Lorsque la durée de location est supérieure à trois (03) mois, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur).

Et si le donneur (bailleur) est ivoirien, le contrat de location doit être inscrit sur le registre ivoirien d'immatriculation.

Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à six (6) mois doit être obligatoirement inscrit au registre ivoirien d'immatriculation.

16.2.6. Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du PEA.

APPENDICE 1. FEUX REGLEMENTAIRES DES AVIONS

(Voir le Chapitre 6, § 6.10)

1. Terminologie

Dans le présent appendice, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Angles de couverture

- a) L'angle A est formé par deux plans verticaux sécants faisant respectivement avec le plan vertical passant par l'axe longitudinal un angle de 70° vers la droite et un angle de 70° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'arrière suivant l'axe longitudinal.
- b) L'angle F est formé par deux plans verticaux sécants faisant respectivement avec le plan vertical passant par l'axe longitudinal un angle de 110° vers la droite et un angle de 110° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.
- c) L'angle L est formé par deux plans verticaux sécants, dont l'un est parallèle à l'axe longitudinal de l'avion, l'autre faisant avec le premier un angle de 110° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.
- d) L'angle R est formé par deux plans verticaux sécants, dont l'un est parallèle à l'axe longitudinal de l'avion, l'autre faisant avec le premier un angle de 110° vers la droite, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.

Avoir de l'erre. Un hydravion à la surface de l'eau est dit avoir de l'erre lorsqu'il est en marche et qu'il a une vitesse relative par rapport à l'eau.

Axe longitudinal de l'avion. L'axe longitudinal de l'avion est l'axe qui, à la vitesse normale de croisière, est parallèle à la direction du vol et passe par le centre de gravité de l'avion.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

En marche. Un hydravion à la surface de l'eau est dit en marche lorsqu'il n'est ni échoué ni amarré au sol ou à un objet fixe situé sur terre ou dans l'eau.

Maître de sa manœuvre. Un hydravion à la surface de l'eau est dit maître de sa manœuvre lorsqu'il peut exécuter les manœuvres requises par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer pour éviter les autres hydravions ou les navires.

Plan horizontal. Le plan horizontal est le plan qui contient l'axe longitudinal et est perpendiculaire au plan de symétrie de l'avion.

Plans verticaux. Les plans verticaux sont les plans qui sont perpendiculaires au plan horizontal.

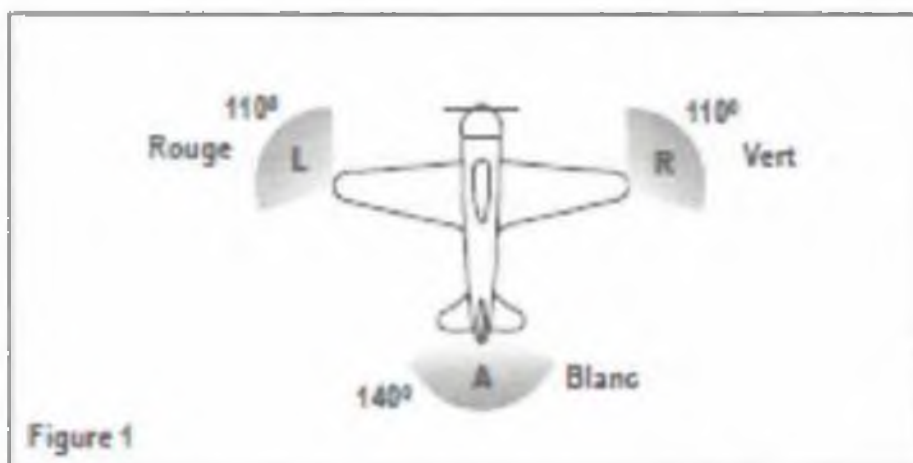
Visible. Visible par nuit noire en atmosphère limpide.

2. Feux de position réglementaires des avions en vol

Les feux spécifiés ci-après sont destinés à répondre aux dispositions du RACI 5000 en ce qui concerne les feux de position.

Comme l'indique la Figure 1, les avions porteront les feux de position ininterrompus suivants :

- a) un feu rouge émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture L ;
- b) un feu vert émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture R ;
- c) un feu blanc émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal vers l'arrière dans l'angle de couverture A.



3. Feux réglementaires des hydravions à flot

3.1 Généralités

Les feux spécifiés ci-après sont destinés à répondre aux dispositions du RACI 5000 en ce qui concerne les feux réglementaires des hydravions à flot. Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer exige qu'un hydravion porte des feux différents dans chacun des cas suivants :

- a) lorsqu'il est en marche ;
- b) lorsqu'il remorque un autre hydravion ou un bateau ;
- c) lorsqu'il est remorqué ;
- d) lorsqu'il est sans erre et qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ;
- e) lorsqu'il a de l'erre mais n'est pas maître de sa manœuvre ;
- f) lorsqu'il est à l'ancre ;
- g) lorsqu'il est échoué.

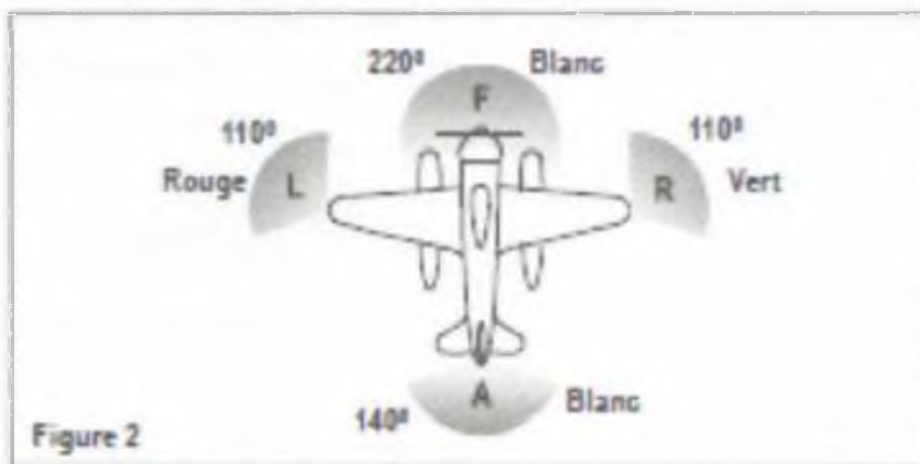
Les feux exigés des hydravions dans chaque cas sont décrits ci-dessous.

3.2 Hydravion en marche

Comme l'indique la Figure 2, l'hydravion doit porter les feux continus ininterrompus suivants :

- a) un feu rouge émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture L ;

- b) un feu vert émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture R ;
- c) un feu blanc émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture A ;
- d) un feu blanc émettant dans l'angle de couverture F.



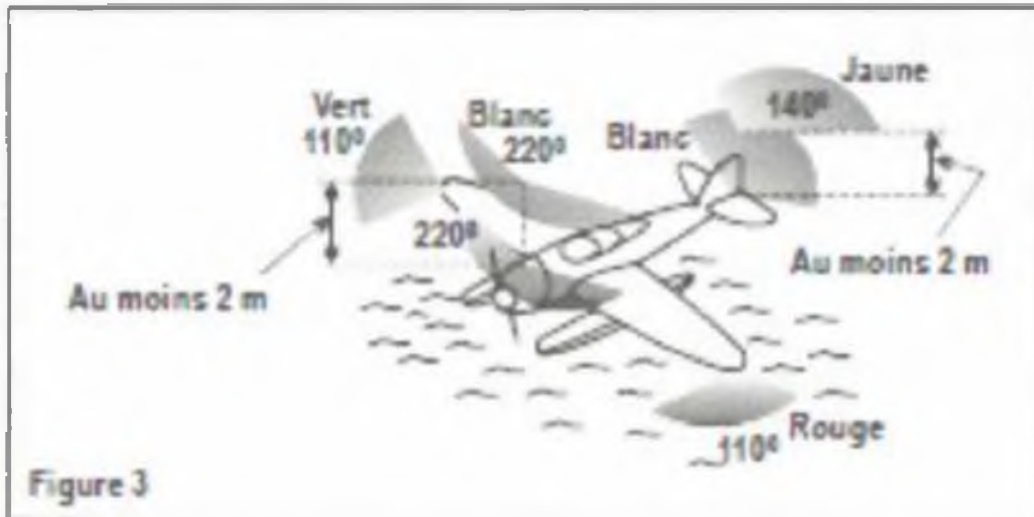
Les feux décrits au § 3.2, alinéas a), b) et c), doivent être visibles à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins. Le feu décrit au § 3.2, alinéa d), doit être visible à une distance de 9,3 km (5 NM) lorsque l'avion a une longueur de 20 m ou plus ou visible à une distance de 5,6 km (3 NM) lorsque l'avion a une longueur inférieure à 20 m.

3.3 Hydravion remorquant un autre hydravion ou un bateau

Comme l'indique la Figure 3, l'hydravion doit porter les feux continus ininterrompus suivants :

- a) les feux décrits au § 3.2 ;
- b) un deuxième feu ayant les caractéristiques du feu décrit au § 3.2, alinéa d), et disposé sur la même verticale que ce premier feu à une distance d'au moins 2 m au-dessus ou au-dessous de celui-ci, et

- c) un feu jaune ayant par ailleurs les mêmes caractéristiques que le feu décrit au § 3.2, alinéa c), et disposé sur la même verticale que ce premier feu à 2 m au moins au-dessus de lui.



3.4. Hydravion remorqué

Un hydravion remorqué doit porter les feux continus ininterrompus décrits au § 3.2, alinéas a), b) et c).

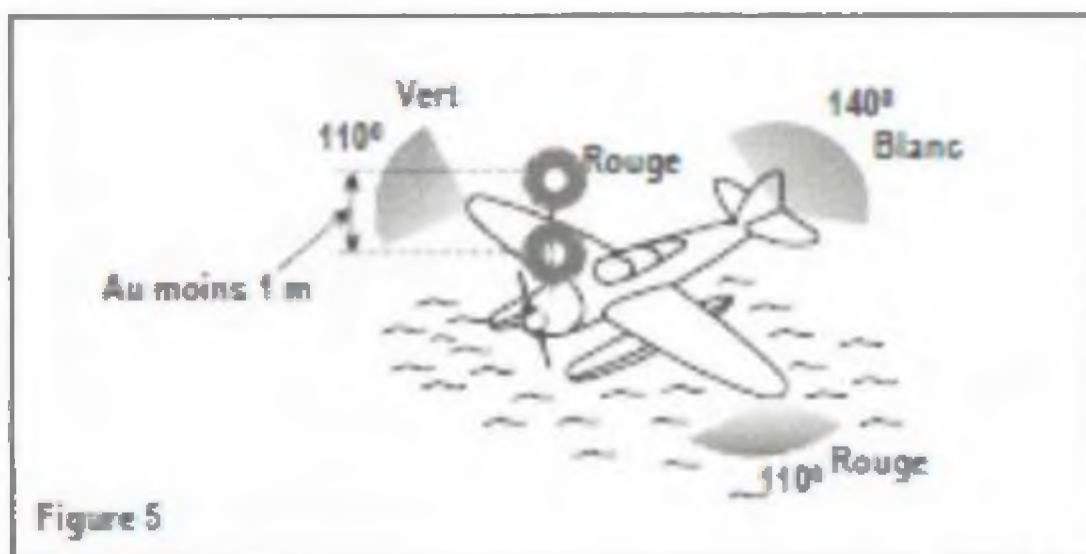
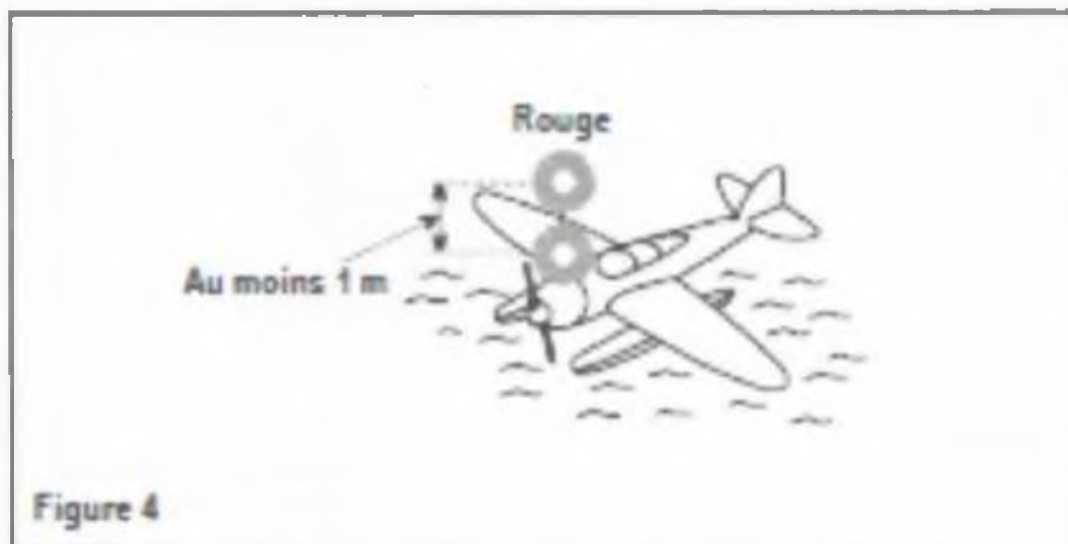
3.5. Hydravion non maître de sa manœuvre et sans erre

Comme l'indique la Figure 4, l'hydravion doit porter deux feux rouges continus placés aux endroits où ils sont le plus visibles, l'un au-dessus de l'autre sur une même verticale, espacés d'au moins 1 m et de manière à être visibles de tout point de l'horizon à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins.

3.6. Hydravion ayant de l'erre mais non maître de sa manœuvre

Comme l'indique la Figure 5, l'hydravion doit porter les feux décrits au § 3.5 plus les feux décrits au § 3.2, alinéas a), b) et c).

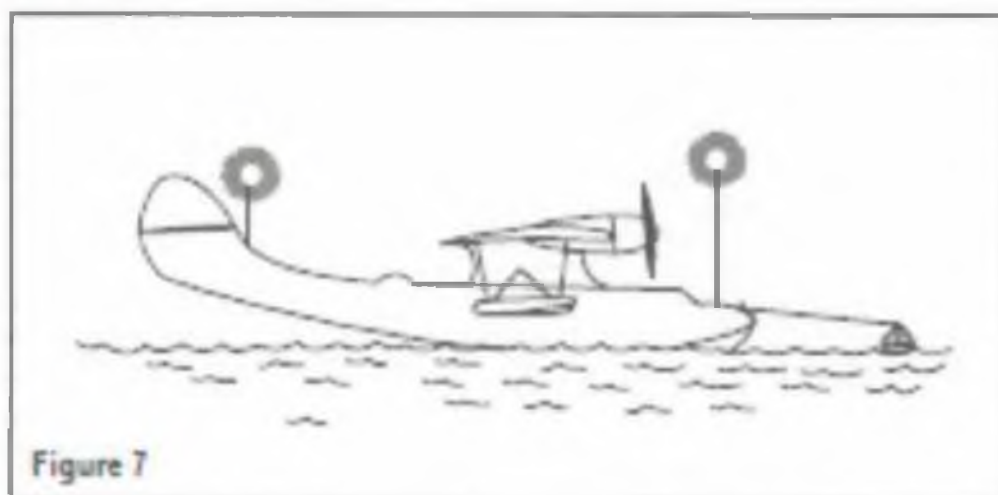
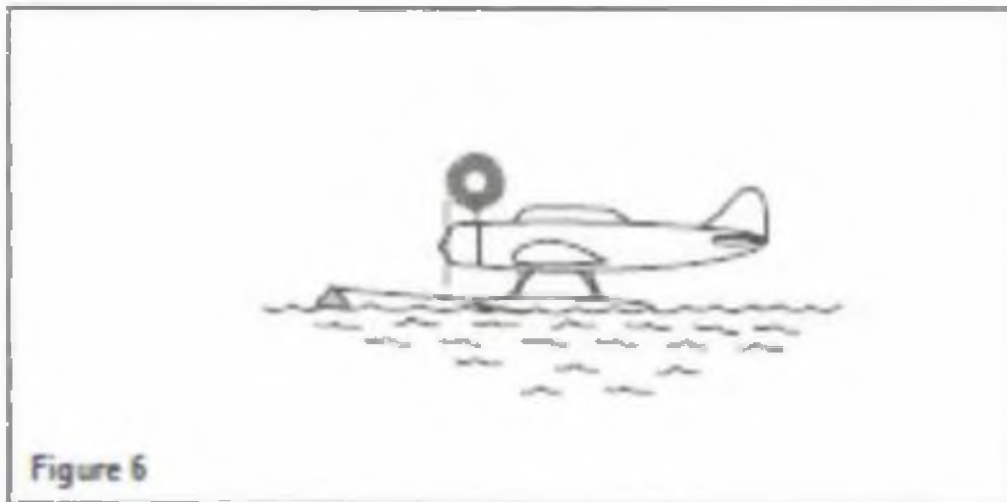
Les feux prescrits aux § 3.5 et 3.6 doivent être interprétés par les autres aéronefs comme des signaux indiquant que l'hydravion en question n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut donc leur céder le passage. Ces signaux n'indiquent pas que l'hydravion est en détresse et demande de l'aide.



3.7 Hydravion à l'ancre

- Si l'hydravion a moins de 50 m de long, il doit porter un feu blanc continu (Figure 6) visible de tout point de l'horizon à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins.
- Si l'hydravion a 50 m de long ou plus, il doit porter un feu blanc continu à l'avant et un autre à l'arrière (Figure 7) visibles tous deux de tout point de l'horizon à une distance de 5,6 km (3 NM) au moins.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--



- c) Si l'hydravion a une envergure de 50 m ou plus, il doit porter un feu blanc continu de chaque côté (Figures 8 et 9) pour indiquer l'envergure maximale et ces feux doivent être visibles, autant que possible de tout point de l'horizon à une distance de 1,9 km (1 NM) au moins.



Longueur : moins de 50 m ; envergure : 50 m ou plus

Figure 8



Longueur : 50 m ou plus ; envergure : 50 m ou plus

Figure 9

3.8 Hydravion échoué

L'hydravion doit porter les feux prescrits au § 3.7 et en plus deux feux rouges continus placés sur une même verticale à 1 m au moins l'un de l'autre, de manière à être visibles de tout point de l'horizon.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

APPENDICE 2. STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

La structure et la teneur du Manuel d'exploitation sont développées à l'Appendice 1 au RACI 3006.P.010.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2019</p>
---	--	--

**APPENDICE 3. SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS
APPROUVES D'AVION MONOMOTEUR A TURBINE DE NUIT ET /OU EN CONDITIONS
METEOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)**

NON APPLICABLE

APPENDICE 4. PERFORMANCES REQUISES DU SYSTEME ALTIMETRIQUE POUR LE VOL EN ESPACE AÉRIEN RVSM

(Voir le Chapitre 7, § 7.2.5)

1. Dans le cas des groupes d'avions dont la conception et la construction sont nominalement identiques dans tous les aspects qui pourraient avoir une incidence sur la précision de la tenue d'altitude, les performances de tenue d'altitude doivent être telles que la moyenne de l'erreur verticale totale (TVE) pour un groupe d'avions donné ne doit être supérieure à 25 m (80 ft), avec un écart type qui ne doit dépasser pas $28 - 0,013z^2$ pour $0 \leq z \leq 25$, lorsque z est la TVE moyenne exprimée en mètres, ou $92 - 0,004z^2$ pour $0 \leq z \leq 80$, lorsque z est exprimée en pieds. En outre, les composantes de la TVE doivent avoir les caractéristiques suivantes :
 - a) l'erreur de système altimétrique (ASE) moyenne du groupe ne doit dépasser pas 25 m (80 ft) ;
 - b) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et de trois écarts types de l'ASE ne doit dépasser pas 75 m (245 ft) ;
 - c) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol doivent être symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante doit être au moins exponentielle.

2. Dans le cas d'un avion pour lequel les caractéristiques de la cellule et du montage du système altimétrique sont uniques et qui ne peut donc pas être classé dans un des groupes d'avions visés au § 1, les performances de tenue d'altitude doivent être telles que les composantes de la TVE de l'avion doivent avoir les caractéristiques suivantes :
 - a) l'ASE ne doit dépasser pas 60 m (200 ft), dans toutes les conditions de vol ;
 - b) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol doivent être symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante doit être au moins exponentielle.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

APPENDICE 5. SUPERVISION DE LA SECURITE DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AERIEN

Voir Appendice 1 du RACI 8002, relatif au système de gestion de la sécurité

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

APPENDICE 6. PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (AOC)

(Voir le Chapitre 4, § 4.2.1.5 et 4.2.1.6)

1. Objet et portée


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

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

Le Supplément E, § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.

2. Modèle d'AOC

Le Chapitre 6, § 6.1.2, dispose qu'une copie authentifiée de l'AOC doit être emportée à bord.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RAACI 3000 »	Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	---	--

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE AIR OPERATOR CERTIFICATE		
	ETAT DE L'EXPLOITANT ² <i>STATE OF THE OPERATOR:</i>	1
	AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ³ <i>ISSUING AUTHORITY:</i>	
AOC N ⁴: Date d'expiration ⁵: <i>Expiry date</i>	NOM DE L'EXPLOITANT ⁶ <i>OPERATOR NAME:</i> Nom commercial ⁷: <i>Dbn trading name:</i> Adresse de l'exploitant ⁸: <i>Operator address:</i> Téléphone ⁹: Fax : Courriel (E-mail) :	POINTS DE CONTACT OPÉRATIONNELS ¹⁰ Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans ¹¹ <i>(Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in _____¹¹.)</i>
Le présent document atteste que _____ ¹² a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et à (aux) _____ ¹³ . <i>This certificate certifies that _____¹² is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the _____¹³.</i>		
Date de délivrance ¹⁴: <i>Date of issue:</i>	Nom et signature ¹⁵: <i>Name and signature:</i> Fonction (Title):	

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

3. Spécifications d'exploitation applicables à chaque type d'aéronef

Le Chapitre 6, § 6.1.2, dispose qu'une copie des spécifications d'exploitation indiquées dans la présente section doit être emportée à bord.

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

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

La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation, dont il est question au Chapitre 4, § 4.2.1.6, doit être la suivante :

SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

OPERATIONS SPECIFICATIONS

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)

(subject to the approved conditions in the operations manual)

COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE 1

ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS 1

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____

AOC n°2 : _____ Nom de l'exploitant 3 : _____ Date 4 : _____ Signature : _____

Operator names:

s/n Nom commercial : _____

DBE trading name

Type d'aéronef 5 : (Aircraft model)

Types d'exploitation : Transport aérien commercial Passagers Fret Autre 6 : _____

Types of operation: Commercial air transportation Passengers Cargo Other6: _____

Zones d'exploitation 14 :

Area(s) of operation7:

Restrictions spéciales 8:

Special limitations 8:

APPROBATION PARTICULIERE SPECIFIC APPROVALS	OUI YES	NON NO	DESCRIPTION 9 DESCRIPTION 9	OBSERVATIONS REMARKS
Marchandises dangereuses Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité Low visibility operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT 10: _____ RVR: _____ m DH: _____ ft	
Approche et atterrissage Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR 11: _____ m	
Décollage Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Crédit (s) opérationnel (s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	
RVSM13 <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO14 <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seuil de temps 15 : _____ minutes Temps de déroutement max.15 : _____ minutes Maximum diversion time14: _____ minutes	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN 16 Navigation specifications for PBN operations 16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		17
Malntien de la navigabilité Continuing airworthiness	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	18	
EFB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	19	
Autres 20 Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

1. Numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
2. Numéro de l'AOC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant et nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2, Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Opération d'approche aux Instruments de type B applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Enumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
13. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.
14. Si l'approbation EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au Chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.
15. Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.
16. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions ou conditions applicables figurant dans la colonne «description».
17. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).





Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »


Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

18. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation (p. ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS, performance de navigation homologuée).
 19. Enumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables.
-

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACS 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

**APPENDICE 7. SPECIFICATIONS RELATIVES AU SYSTEME DE GESTION DES
RISQUES DE FATIGUE**

RESERVE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : ii Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	---

APPENDICE 8. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir le Chapitre 6, § 6.3)

Les dispositions du présent appendice s'appliquent aux enregistreurs de bord destinés à équiper les avions employés à la navigation aérienne internationale. Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants :

- un enregistreur de données de vol (FDR) ;
- un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR),
- un enregistreur d'images embarqués (AIR) et/ou un enregistreur de communications par liaison de données (DLR). Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ; un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) ; un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

1. Dispositions générales

1.1 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables doivent être peints d'une couleur orange distinctive.

1.2 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables protégés contre les impacts :

- a) porteront des marques réfléchissantes destinées à faciliter leur repérage ;
- b) doivent être dotés d'un dispositif de localisation subaquatique à déclenchement automatique, solidement assujetti, fonctionnant sur une fréquence de 37,5 kHz. Dès que possible mais au plus tard le 1er janvier 2018, ce dispositif aura une autonomie de fonctionnement d'au moins 90 jours.

1.3 Les boîtiers des enregistreurs de bord automatiques largables :

- a) seront peints d'une couleur orange distinctive ; la surface visible de l'extérieur de l'aéronef pourra toutefois être d'une autre couleur ;
- b) porteront des marques réfléchissantes destinées à faciliter le repérage des enregistreurs ;
- c) seront dotés d'un ELT intégré à mise en marche automatique.

1.4 L'installation des enregistreurs de bord répondre aux conditions suivantes :

- a) le risque d'endommagement des enregistrements doit être le plus faible possible ;
- b) un dispositif sonore ou visuel permettra de vérifier avant le vol si les enregistreurs fonctionnent correctement ;
- c) si les enregistreurs sont munis d'un dispositif d'effacement en bloc, l'installation doit être conçue de manière à empêcher le fonctionnement de ce dispositif pendant le temps de vol ou en cas d'impact ;
- d) le poste de pilotage des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 1^{er} janvier 2023 ou après sera doté d'une fonction d'effacement commandée par l'équipage de conduite qui, lorsqu'elle est activée, modifie l'enregistrement du CVR et de l'AIR afin d'en empêcher la récupération par des techniques de relecture ou de copie ordinaires. L'installation sera conçue de manière à éviter l'activation pendant le vol. De plus, la probabilité d'une activation intempestive de la fonction d'effacement durant un accident sera réduite au minimum.

La fonction d'effacement est destinée à empêcher l'accès aux enregistrements du CVR et de l'AIR par des techniques de relecture ou de copie ordinaires mais n'empêcherait pas les services d'enquête sur les accidents de récupérer ces enregistrements en utilisant des techniques spécialisées de relecture ou de copie.

- 1.5 Les enregistreurs de bord seront installés de façon à recevoir leur alimentation électrique d'une barre omnibus qui assure la plus grande fiabilité de fonctionnement sans compromettre l'alimentation de circuits essentiels ou de circuits de secours.
- 1.6 Des essais effectués selon des méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente démontreront que les enregistreurs de bord fonctionnent de façon satisfaisante dans les conditions extrêmes d'environnement pour lesquelles ils ont été conçus.
- 1.7 Des moyens doivent être prévus qui assureront une synchronisation précise entre les enregistrements des enregistreurs de bord.
- 1.8 Le constructeur fournira à l'autorité de certification compétente les renseignements ci-après sur les enregistreurs de bord :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2019</p>
---	--	--

- a) mode d'emploi établi par le constructeur, limitations de l'équipement et procédures d'installation ;
- b) origine ou source des paramètres et équations reliant les comptages aux unités de mesure ;
- c) comptes rendus d'essais du constructeur.

2. Enregistreur de données de vol (FDR) et système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS)

2.1 Logique de démarrage et d'arrêt

2.1 Le FDR ou l'ADRS doit commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

2.2 Paramètres à enregistrer

2.2.1 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux FDR sont énumérés dans le Tableau A8-1. Le nombre de paramètres à enregistrer doit dépendre de la complexité de l'avion. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés, quelle que soit la complexité de l'avion. Les paramètres suivis d'un astérisque doivent être également enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'avion. On pourra toutefois utiliser d'autres paramètres à la place, compte dûment tenu du type de l'avion et des caractéristiques de l'équipement d'enregistrement.

2.2.2 Si l'on dispose d'une plus grande capacité d'enregistrement, il conviendrait d'envisager d'enregistrer les renseignements supplémentaires suivants :

a) renseignements opérationnels provenant des dispositifs d'affichage électroniques, tels que les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le moniteur électronique centralisé de bord (ECAM) et le système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS). Utiliser l'ordre de priorité suivant :

1) paramètres choisis par l'équipage de conduite concernant la trajectoire de vol souhaitée, par exemple pression barométrique affichée, altitude sélectionnée, vitesse anémométrique sélectionnée, hauteur de décision, et indications sur le mode de pilotage automatique et son enclenchement, si celles-ci ne sont pas enregistrées à partir d'une autre source ;

2) sélection/état du système d'affichage, par exemple SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, etc. ;

3) avertissements et alertes ;

4) identification des pages affichées dans le cas des procédures d'urgence et des listes de vérification ;


b) renseignements sur la décélération, et notamment sur l'application des freins, à utiliser lors des enquêtes sur les cas de dépassement de piste à l'atterrissage et de décollage interrompu.

2.2.3 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences en ce qui concerne la trajectoire de vol et la vitesse affichées au(x) pilote(s) sont énumérés ci-dessous. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés. Les paramètres suivis d'un astérisque doivent être également enregistrés si une source de données sur ces paramètres est affichée au(x) pilote(s) et s'il est possible en pratique de les enregistrer :

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée ou vitesse corrigée
- Cap (référence primaire de l'équipage)
- Assiette en tangage
- Assiette en roulis
- Poussée/puissance moteur
- Etat train d'atterrissage*
- Température totale ou température ambiante extérieure*
- Heure*
- Données de navigation* : angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude
- Hauteur radioaltimétrique*

2.2.4 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux ADRS sont énumérés dans le Tableau A8-3.

2.3 Renseignements supplémentaires

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2.3.1 La plage de mesure, l'intervalle d'enregistrement et la précision des paramètres sur l'équipement installé doivent être vérifiés au moyen de méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente.

2.3.2 L'exploitant doit tenir une documentation sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/ la maintenance des enregistreurs de bord. La documentation doit être suffisante pour garantir que les autorités chargées d'enquêter sur les accidents disposeront des renseignements nécessaires pour la lecture des données sous forme d'unités techniques.

3. Enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) et système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS)

3.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et enregistrera de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

3.2 Signaux à enregistrer

3.2.1 Le CVR doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur quatre canaux distincts ou plus :

- a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'avion ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'avion en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage ;
- d) signaux vocaux ou acoustiques identifiant une aide de navigation ou une aide d'approche et entendus dans l'écouteur de casque ou le haut-parleur ;
- e) communications vocales des membres de l'équipage de conduite sur le système de sonorisation de bord, si l'avion en est équipé.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.2.2 L'attribution audio du CVR doit de préférence être la suivante :

- a) panneau audio du pilote commandant de bord ;
- b) panneau audio du copilote ;
- c) autres postes d'équipage de conduite et la référence chronologique ;
- d) microphone d'ambiance sonore du poste de pilotage.

3.2.3 Le CARS doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur deux canaux distincts ou plus :

- a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'avion ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- c) communications vocales échangées sur l'interphone de bord, si l'avion en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage.

3.2.4 L'attribution audio du CARS devrait de préférence être la suivante :

- a) communications vocales ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage.

4. Enregistreur de bord automatique largable (ADFR)

4.1 Utilisation

Les exigences suivantes s'appliquent aux ADFR :

- le largage se produira lorsque la cellule de l'avion se sera déformée de façon importante ;
- le largage se produira lorsque l'avion s'enfoncera dans l'eau ;
- l'ADFR ne pourra pas être largué manuellement ;
- l'ADFR sera capable de flotter sur l'eau ;
- le largage de l'ADFR ne compromettra pas la poursuite du vol en sécurité ;
- le largage de l'ADFR ne réduira pas de façon sensible les chances de survie de l'enregistreur ni le succès des transmissions de son ELT ;
- le largage de l'ADFR ne libérera pas plus d'une pièce ;
- une alerte sera donnée à l'équipage de conduite lorsque l'ADFR n'est plus captif de l'aéronef ;

- l'équipage de conduite n'aura aucun moyen de désactiver le largage de l'ADFR lorsque l'aéronef est en vol ;
- l'ADFR sera doté d'un ELT intégré qui se mettra en marche automatiquement au cours de la séquence de largage. Il peut s'agir d'un type d'ELT qui peut être activé en vol pour communiquer des informations qui pourront servir à déterminer un emplacement ;
- l'ELT intégré d'un ADFR satisfera aux exigences applicables aux ELT qui doivent être installés sur un avion. L'ELT intégré aura au moins la même performance qu'un ELT fixe, afin de maximiser la détection du signal émis.

Pour de plus amples informations sur les ADFR, voir le Manual on location of aircraft in distress and flight recorder data recovery (Doc 10054) ;

L'utilisation, dans l'ADFR, d'un ELT intégré d'un type qui est mis en marche en vol peut être un moyen de satisfaire aux spécifications de la section 6.18.


5. Enregistreur de communications par liaison de données (DLR)

5.1 Applications à enregistrer

5.1.1 Lorsque la trajectoire de vol de l'aéronef est autorisée ou contrôlée au moyen de messages communiqués par liaison de données, tous ces messages, aussi bien en liaison montante (à destination de l'aéronef) qu'en liaison descendante (en provenance de l'aéronef), doivent être enregistrés à bord de l'aéronef. Dans la mesure du possible, l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite et l'heure des réponses doivent être enregistrées.

Des renseignements suffisants permettant de déterminer la teneur des messages communiqués par liaison de données et l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite sont nécessaires pour établir la séquence exacte des événements se produisant à bord d'un aéronef.

5.1.2 Les messages concernant les applications énumérées dans le Tableau A8-2 doivent être enregistrés. Les messages des applications non suivies d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés quelle que soit la complexité du système. Les messages des applications suivies d'un astérisque doivent être enregistrés seulement dans la mesure où cela est possible en pratique compte tenu de l'architecture du système :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6. Enregistrements d'interface équipage de conduite - machine

6.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'AIR ou AIRS commencera à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, commencera à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

6.2 Classes

6.2.1 Les AIR ou AIRS Classe A captent des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques.

Aux fins du respect de la vie privée, la vue d'ensemble du poste de pilotage peut être autant que possible ajustée de façon à ne pas montrer la tête et les épaules des membres d'équipage quand ils sont assis en position de travail normale.

Il n'y a pas de disposition relative aux AIR ou AIRS Classe A dans le présent document.

6.2.2 Les AIR ou AIRS Classe B captent des images des affichages de messages communiqués par liaison de données.

6.2.3 Les AIR ou AIRS Classe C captent des images des instruments et des panneaux de commandes.

On peut considérer un AIR ou AIRS Classe C comme un moyen d'enregistrer les données de vol quand il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces données sur un FDR ou quand un FDR ou un AIRS n'est pas obligatoire.

6.3 Applications à enregistrer

6.3.1 La manœuvre d'interrupteurs et de sélecteurs et les informations affichées à l'équipage de conduite sur les écrans électroniques doivent être saisies par des capteurs ou d'autres moyens électroniques.



6.3.2 Les interrupteurs et sélecteurs dont la manœuvre par l'équipage de conduite sera enregistrée comprendront les suivants :

- interrupteurs et sélecteurs ayant un effet sur le fonctionnement et la navigation de l'aéronef ;
- éléments commandant la sélection des systèmes normaux et de secours.

6.3.3 Les informations affichées à l'équipage de conduite sur des écrans électroniques qui seront enregistrées doivent comprendre les affichages :

- des écrans de vol principaux et des écrans de navigation ;
- des écrans de contrôle des systèmes de l'aéronef ;
- des écrans de paramètres moteurs ;
- de trafic, du relief et des conditions météorologiques ;
- des systèmes d'alerte de l'équipage ;
- des instruments de secours ;
- de l'EFB installé, dans la mesure du possible.

6.3.4 Si des images sont enregistrées, elles ne doivent pas montrer la tête et les épaules des membres d'équipage lorsqu'ils sont assis en position de travail normale.

7. Inspections des enregistreurs de bord

7.1 Avant le premier vol de la journée, on doit procéder à des vérifications manuelles et/ou automatiques des éléments de test incorporés des enregistreurs de bord et, le cas échéant, de l'unité d'acquisition de données de vol.

7.2 L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes FDR ou des ADRS, des systèmes CVR ou des CARS, et des systèmes AIR ou AIRS sera d'un an ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à deux ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.

L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes DLR ou DLRS sera de deux ans ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à quatre ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.

7.3 Les inspections de la fonction doivent être effectuées, comme suit :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

- a) au moyen d'une analyse des données tirées des enregistreurs de bord, on doit s'assurer que ces derniers fonctionnent bien pour la durée nominale d'enregistrement ;
- b) l'analyse de la fonction d'enregistrement du FDR ou de l'ADRS doit comprendre une évaluation de la qualité des données enregistrées pour déterminer si le taux d'erreurs sur les bits (erreurs dues à l'enregistreur, à l'unité d'acquisition, aux sources des données sur l'avion et aux outils utilisés pour extraire les données de l'enregistreur) se situe dans les limites acceptables et pour déterminer aussi la nature et la répartition des erreurs ;
- c) l'enregistrement des données d'un vol complet par le FDR ou l'ADRS doivent être analysé sous forme d'unités techniques dans le but d'évaluer la validité de tous les paramètres enregistrés. On doit accorder une attention particulière aux paramètres mesurés par les capteurs reliés en exclusivité au FDR ou de l'ADRS. Il n'est pas nécessaire d'examiner les paramètres concernant le système de barres omnibus électriques de l'avion si leur Etat peut être contrôlé au moyen d'autres systèmes de bord ;
- d) le moyen de lecture doit être doté des logiciels nécessaires pour convertir de façon précise les valeurs enregistrées en unités techniques et pour déterminer l'Etat des signaux discrets ;
- e) on doit effectuer un examen du signal enregistré par le CVR ou par le CARS en procédant à une relecture de l'enregistrement. En place dans l'aéronef, le CVR ou le CARS doit enregistrer les signaux d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que tous les signaux nécessaires répondent aux normes d'intelligibilité ;
- f) si possible, durant l'examen, on doit examiner un échantillon des enregistrements en vol du CVR ou du CARS pour s'assurer que l'intelligibilité du signal est acceptable ;
- g) on doit effectuer un examen des images captées par l'AIR ou l'AIRS en repassant l'enregistrement. En place dans l'aéronef, l'AIR ou l'AIRS doit enregistrer les images d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que toutes les images nécessaires répondent aux normes de qualité d'enregistrement.

7.4 Un système enregistreur de bord doit être considéré comme étant hors d'Etat de fonctionnement s'il y a une période significative de données de mauvaise qualité, de signaux inintelligibles, ou si un ou plusieurs paramètres obligatoires ne sont pas enregistrés correctement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

7.5 Un rapport de l'inspection de la fonction enregistrement doit être mis à la disposition de l'autorité de réglementation, pour contrôle, lorsqu'elle en fait la demande.

7.6 Etalonnage du FDR :

- a) pour ce qui est des paramètres qui sont mesurés par des capteurs reliés en exclusivité au FDR et qui ne sont pas vérifiés par d'autres moyens, on doit procéder à un réétalonnage tous les cinq ans au moins ou selon les recommandations du fabricant des capteurs afin de déterminer tout écart par rapport aux routines de conversion technique employées pour les paramètres obligatoires et de s'assurer que les paramètres sont enregistrés compte tenu des tolérances d'étalonnage ;
- b) lorsque les paramètres d'altitude et de vitesse sont fournis par des capteurs reliés en exclusivité au FDR, on doit procéder à un réétalonnage selon les recommandations du fabricant des capteurs, ou au moins tous les deux ans.

Tableau A8-1. Enregistreurs de données de vol — Indications relatives aux paramètres

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au découpliment de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
1	Heure (UTC, lorsque disponible, sinon chronométrage ou heure GNSS de synchronisation)		24 heures	4	$\pm 0,125\%$ /h	1 s
2	Altitude-pression		de -300 m (-1 000 ft) à l'altitude maximale de certification de l'aéronef +1 500 m (+5 000 ft)	1	de ± 30 m à ± 200 m (de ± 100 ft à ± 700 ft)	1,5 m (5 ft)
3	Vitesse indiquée ou vitesse corrigée		de 95 km/h (50 kt) à max VSO (Note 1) V50 à 1,2 VD (Note 2)	1	$\pm 5\%$ $\pm 3\%$	1 kt (recommandé : 0,5 kt)
4	Cap (référence primaire de l'équipage de conduite)		360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Accélération nominale (Note 3)	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant avant le 1er janvier 2016	de -3 g à +6 g	0,125	$\pm 1\%$ de la valeur maximale à l'exclusion de l'erreur de référence de $\pm 5\%$	0,004 g
		Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2016 ou après	de -3 g à +6 g	0,0625	$\pm 1\%$ de la valeur maximale à l'exclusion de l'erreur de référence de $\pm 5\%$	0,004 g
6	Assiette en tangage		$\pm 75^\circ$ ou plage utilisable, si elle est supérieure	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°
7	Assiette en roulis		$\pm 130^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°
8	Emission radio		En cours ou non (une marque d'événement)	1		
9	Régime de chaque moteur (Note 4)		Plage totale	1 (par moteur)	$\pm 2\%$	0,2 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
10*	Volets de bord de fuite et position de la commande correspondante du poste de pilotage		Plage totale ou chaque position distincte	2	$\pm 5\%$ ou selon l'indicateur du pilote	0,5 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
11*	Volets de bord d'attaque et position de la commande correspondante du poste de pilotage		Plage totale ou chaque position distincte	2	$\pm 5\%$ ou selon l'indicateur du pilote	0,5 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
12*	Position de l'inverseur de poussée		Effacé, en mouvement, en immersion	1 (par moteur)		
13*	Position de la commande				$\pm 2\%$, sauf cas	



	déporteurs sol/aériens (sélection et position des déporteurs sol/aériens)		Plage totale ou chaque position distincte	1	exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2 % de la plage totale
14	Température extérieure		Plage du détecteur	2	±2 °C	0,3 °C
15*	Mode pilote automatique/automatisme/commandes automatiques de vol et Etat d'embrayage		Combinaison appropriée de marques d'événement	3		
16	Accélération longitudinale (Note B)	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant avant le 1er janvier 2016	±1 g	0,25	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
		Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2016 ou après	±1 g	0,0625	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
17	Accélération latérale (Note B)	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant avant le 1er janvier 2016	±1 g	0,25	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
		Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2016 ou après	±1 g	0,0625	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
18	Action du pilote et/ou position des gouvernes — commandes principales (flapage, roulis, lacet) (Note 4) (Note B)	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant avant le 1er janvier 2016	Plage totale	0,25	±2° sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2% de la plage totale ou selon l'installation
		Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2016 ou après	Plage totale	0,125	±2° sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
19	Position du compensateur en tangage		Plage totale	1	±3° sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3% de la plage totale ou selon l'installation
20*	Indication du radioaltimètre		de -6 m à 750 m (de -20 ft à 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) ou ±3 % en retenant la plus grande de ces deux valeurs, au-dessous de 150 m (500 ft), et ±5 % au-dessus de 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) au-dessous de 150 m (500 ft) 0,3 m (1 ft) + 0,5 % de la plage totale au-dessus de 150 m (500 ft)
21*	Ecart par rapport à l'alignement vertical (alignement de descente ILS/GNSS/GLS, site MLS, écart vertical RNAV/AN)		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
22*	Ecart par rapport à l'alignement horizontal (alignement de piste ILS/GNSS/GLS, azimut MLS, écart latéral RNAV/AN)		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
23	Passage de radioborne		Marque d'événement	1		
24	Avertissement principal		Marque d'événement	1		
25	Sélection de fréquence sur chaque récepteur de		Plage totale	4	Selon l'installation	

26°	navigation (Note 5) Distances DME 1 et 2 (inclut la distance jusqu'au seuil de piste (GIS) et la distance jusqu'au point d'approche interrompue (IIINA/IAN)) (Notes 5 et 6)		de 0 à 370 km (de 0 à 200 NM)	4	Selon l'installation	1 852 m (1 NM)
27	Etat « en vol » ou « au sol »		Marque d'événement	1		
28°	Etat GPWS/TAWS/GCAS (sélection du mode d'affichage du relief, y compris l'état fenêtre flash, alertes (mises en garde et avertissements) et avis consultatifs concernant le relief et position de l'interrupteur (marche/arrêt))		Marque d'événement	1		
29°	Angle d'attaque		Plage totale	0,5	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale
30°	Hydraulique, chaque circuit (basse pression)		Marque d'événement	2		0,5 % de la plage totale
31°	Données de navigation (latitude, longitude, vitesse sol et angle de dérive) (Note 9)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
32°	Position train et sélecteur de train		Marque d'événement	4	Selon l'installation	
33°	Vitesse sol		Selon l'installation	1	Les données devraient provenir du système le plus précis	1 kt
34	Freins (pression des freins gauches et droits, position des pédales correspondantes)		(Plage totale maximale mesurée, marques d'événement ou plage totale)	1	±5 %	2 % de la plage totale
35°	Paramètres moteur supplémentaires : EPR, N1, niveau de vibration indiqué, N2, EGT, débit carburant, position du levier d'arrêt carburant, N3 position du répartiteur de carburant moteur	Position du répartiteur de carburant moteur : demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale
36°	TCAS/ACAS (système d'alerte et d'évitement des abordages/système anti collision embarqué)		Marques d'événement	1	Selon l'installation	
37°	Avertissement de cisaillement du vent		Marque d'événement	1	Selon l'installation	
38°	Collage barométrique (pilote, copilote)		Selon l'installation	64	Selon l'installation	0,3 mb (0,01 in Hg)

39*	Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
40*	Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
41*	Mach sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
42*	Vitesse verticale sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
43*	Cap sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
44*	Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) (route/DSTAR, angle de la trajectoire, trajectoire d'approche finale (RNAV/RNP))			1	Selon l'installation	
45*	Hauteur de décision sélectionnée		Selon l'installation	64	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
46*	Configuration des affichages EICAS (pilote, copilote)		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
47*	Configuration de l'affichage multifonction/moteurs/alertes		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
48*	Etat bus électrique c.a.		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
49*	Etat bus électrique c.c.		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
50*	Position des vannes de prélèvement moteur		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
51*	Position vannes de prélèvement GAP		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
52*	Panne d'ordinateur		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
53*	Commande de poussée		Selon l'installation	2	Selon l'installation	
54*	Poussée cible		Selon l'installation	4	Selon l'installation	2 % de la plage totale
55*	Centrage calculé		Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
56*	Quantité de carburant dans le réservoir de centrage		Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
57*	Affichage tête haute en service		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
58*	Affichage paravisuel en marche/arrêt		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
59*	Protection décrochage, intervention vibreur et poussoir de manche		Selon l'installation	1	Selon l'installation	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	--	--

50*	Référence du système de navigation primaire : GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, radiophare d'alignement de piste, radiophare d'alignement de descente		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
51*	Détection girage		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
52*	Avertissement moteur (chaque moteur) — vibration		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
53*	Avertissement moteur (chaque moteur) — température excessive		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
54*	Avertissement moteur (chaque moteur) — pression d'huile basse		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
55*	Avertissement moteur (chaque moteur) — sur vitesse		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
56*	Position du compensateur de lacet		Plage totale	2	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3 % de la plage totale
57*	Position du compensateur de roulis		Plage totale	2	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3 % de la plage totale
58*	Angle de lacet ou de glissade		Plage totale	1	±5 %	0,5°
59*	Sélection des systèmes de dégivrage et/ou d'antigivrage		Marque(s) d'événement	4		
70*	Pression hydraulique (chaque circuit)		Plage totale	2	±5 %	100 psi
71*	Perte de pression cabine		Marque d'événement	1		
72*	Position de la commande de compensation — tangage		Plage totale	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
73*	Position de la commande de compensation — roulis		Plage totale	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
74*	Position de la commande de compensation — lacet		Plage totale	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
75*	Toutes forces exercées sur les commandes de vol du poste de pilotage (volant, manche, palonnier)		Plage totale : (±331 N (±70 lbf), ±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
76*	Marqueur d'événement		Marque d'événement	2		
77*	Date		365 jours	64		
78*	ANP ou EPE ou EPU		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
79*	Altitude-pression de cabine	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	1	Selon l'installation	100 ft
80*	Poids calculé de l'avion	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
81*	Commande de système directeur de vol	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1	Plage totale	1	±2°	0,3°

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

		et 1er janvier 2023 ou après				
82*	Vitesse verticale	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	0,25	Selon l'installation (recommandé : 32 ft/min)	6 ft/min

1. V_{S_0} = vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage. Voir la section « Abréviations et symboles ».

2. V_D = vitesse de calcul en piqué.

3. Enregistrer suffisamment de signaux d'entrée pour déterminer le régime.

4. Si l'avion est équipé d'un système de commandes de vol dans lequel les gouvernes exercent une action en retour sur les commandes correspondantes du poste de pilotage, « ou » s'applique. Si l'avion est équipé d'un système de commandes de vol dans lequel les gouvernes n'exercent pas d'action en retour sur les commandes correspondantes du poste de pilotage, « et » s'applique. Dans le cas d'un avion dont les gouvernes sont en plusieurs parties, une combinaison appropriée de signaux d'entrée est acceptable à la place de l'enregistrement distinct des signaux correspondant aux différentes parties. Dans le cas des avions dans lesquels les actions des pilotes sur les commandes principales sont indépendantes, chaque action des pilotes sur ces commandes doit être enregistrée séparément.

5. Si le signal est disponible sous forme numérique.

6. Il est préférable d'enregistrer la latitude et la longitude à partir du système de navigation par inertie (INS) ou d'un autre système de navigation.

7. Si les signaux sont facilement disponibles.

8. Il n'est pas envisagé que les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} Janvier 2016 soient modifiés de façon à respecter les indications de plage de mesure, d'échantillonnage, de précision et de résolution figurant dans le présent appendice.




 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	---	--

Tableau A8-2. Enregistreurs de communications par liaison de données — Description des applications

Application n°	Type	Description	Teneur de l'enregistrement
1	Initialisation de la liaison de données	Toute application utilisée pour entrer en communication avec le service de liaison de données ou l'initialiser. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit des fonctions de notification d'équipement aux services ATS (AFN) et de gestion de contexte (CM), respectivement.	C
2	Communications contrôleur-pilote	Toute application utilisée pour la transmission de demandes, d'autorisations, d'instructions et de comptes rendus entre l'équipage de conduite et les contrôleurs au sol. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit notamment de l'application CPDLC. Sont également comprises les applications utilisées pour la communication d'autorisations océaniques (OCL) et d'autorisations de départ (DCL) ainsi que la délivrance par liaison de données des autorisations de circulation au sol.	C
3	Surveillance adressée	Toute application de surveillance dans le cadre de laquelle le sol établit des contrats en vue de la communication de données de surveillance. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit de l'application de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Si des données paramétriques figurent dans le message, elles doivent être enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	C
4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM et autres services de liaison de données textuelles.	C
5	Surveillance des aéronefs en mode diffusion	Comprend les systèmes de surveillance élémentaire et renforcée ainsi que les données de sortie ADS-B. Si des données paramétriques communiquées par l'avion figurent dans le message, elles doivent être enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	C
6	Données de contrôle de l'exploitation aéronautique	Toute application communiquant ou recevant des données utilisées aux fins de l'AOC (suivant la définition de l'AOC établie par l'OACI).	C

Légende :

C : teneur complète enregistrée

M : renseignements permettant une corrélation avec tout fichier stocké ailleurs que dans l'avion

* : applications à enregistrer seulement dans la mesure du possible compte tenu de l'architecture du système



**Tableau AB-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
Caractéristiques relatives aux paramètres**

N°	Paramètre	Piège minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
1	a) Cap (magnétique ou vrai)	±180°	1	±2°	0,5°	Cap, de préférence. À défaut, le taux de lacet sera enregistré
	b) Taux de lacet	±300°/s	0,25	±1 % (+ dérive) de 360°/h	2°/s	
2	a) Assiette en tangage	±90°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en tangage, de préférence. À défaut, le taux de tangage sera enregistré
	b) Taux de tangage	±300°/s	0,25	±1 % (+ dérive) de 360°/h	2°/s	
3	a) Assiette en roulis	±180°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré
	b) Taux de roulis	±300°/s	0,25	±1 % (+ dérive) de 360°/h	2°/s	
4	Système de localisation :	24 heures	1	±0,5 s	0,1 s.	Heure UTC, de préférence, lorsqu'elle est disponible
	a) Heure	Latitude : ±90°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (recommandé 0,00015°)	0,00005°	
	b) Latitude/longitude	Longitude ±180°				
	c) Altitude	de -300 m (-1 000 ft) à l'altitude maximale certifiée de l'aéronef +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 si disponible)	Selon l'installation [recommandé : ±15 m (±50 ft)]	1,5 m (5 ft)	
		0-1 000 kt			1 kt	

	d) Vitesse sol		2 (1 si disponible)	Selon l'installation	0,5°	Sera enregistrée si elle est facilement disponible
	e) Route	0 – 360°	2 (1 si disponible)	[recommandé : ±15 m (±50 ft)]		
	f) Erreur estimative	Plage disponible	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±2° Selon l'installation	Selon l'installation	
5	Accélération normale	de -3 g à +6 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,09 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,45 g)	0,004 g	
6	Accélération longitudinale	±1 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
7	Accélération latérale	±1 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
8	Pression statique externe (ou altitude- pression)	de 34,4 mb (3,44 in Hg) à 310,2 mb (31,02 in Hg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation (recommandé : ±1 mb (0,1 in Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)	0,1 mb (0,01 in Hg) ou 1,5 m (5 ft)	
9	Température extérieure (ou température totale)	de -50° à +90 °C ou plage de mesure du capteur	2	Selon l'installation (recommandé : ±2 °C)	1°C	

10	Vitesse indiquée	Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote ou plage disponible du capteur	1	Selon l'installation (recommandé : $\pm 3\%$)	1 kt (recommandé : 0,5 kt)	
11	Régime moteur	Plage totale y compris condition de survitesse	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
12	Pression huile moteur	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
13	Température huile moteur	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
14	Débit ou pression carburant	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
15	Pression d'admission	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
16	Paramètres poussée/puissance /couple moteur nécessaires pour déterminer la poussée/puissance de propulsion*	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	* Un nombre suffisant de paramètres (p. ex. EPR/N1 ou couple/Np, selon qu'il convient, compte tenu du moteur en question) doivent être enregistrés pour permettre de déterminer la puissance en mode normal et en mode inversion. Il faudrait prévoir une marge pour une survitesse possible
17	Vitesse générateur de gaz moteur (Ng)	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
18	Vitesse turbine libre (Nf)	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Chaque moteur, chaque seconde	0,2 % de la plage totale	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »	Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018
--	---	--

19	Température du liquide de refroidissement	Plage totale	1	Selon l'installation (recommandé : $\pm 5^{\circ}\text{C}$)	1 $^{\circ}\text{C}$	
20	Tension principale	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
21	Température de la culasse	Plage totale	Chaque cylindre, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
22	Position des volets	Plage totale ou chaque position distincte	2	Selon l'installation	0,5"	

23	Position des gouvernes — commandes de vol principales	Plage totale	0,25	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
24	Quantité carburant	Plage totale	4	Selon l'installation	1 % de la plage totale	
25	Température des gaz d'échappement	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
26	Tension de secours	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
27	Position du compensateur	Plage totale ou chaque position distincte	1	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	
28	Position du train d'atterrissage	Chaque position distincte *	Chaque atterrissage, toutes les deux secondes	Selon l'installation		* Lorsque c'est possible, enregistrer la position rentrée et verrouillée et la position sortie et verrouillée
29	Caractéristiques nouvelles/uniques de l'aéronef	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	




Autorité Nationale de l'Aviation Civile
de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un
avion par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

APPENDICE 9. LOCALISATION D'UN AVION EN DÉTRESSE

Voir le Chapitre 6, section 6.18

1. Objet et portée

Le but de la localisation d'un avion en détresse est de déterminer, dans une mesure raisonnable, le lieu d'un accident dans un rayon de 6 NM.

2. Fonctionnement

2.1 Un avion en détresse transmettra automatiquement ou suite à une mise en marche manuelle des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer la position de l'appareil; les informations de position contiendront une estampille temporelle. Le système utilisé pour la transmission autonome des informations de position sera capable de transmettre ces informations en cas de panne électrique à bord de l'aéronef, au moins pendant la durée prévue du vol complet.

Le Supplément J contient des éléments indicatifs sur la localisation d'un avion en détresse.

2.2 Un avion est en situation de détresse lorsque son comportement, s'il n'est pas corrigé, peut aboutir à un accident. La transmission autonome des informations de position sera active lorsque l'avion se trouve en situation de détresse, assurant ainsi une forte probabilité de localiser le lieu de l'accident dans un rayon de 6 NM. L'exploitant sera alerté lorsqu'un avion est en situation de détresse avec un faible taux acceptable de fausses alertes. Lorsqu'un système de transmission est déclenché, la transmission des informations de position commencera immédiatement ou au plus tard cinq secondes après la détection de l'événement déclencheur.

Les événements liés au comportement de l'avion comprennent notamment les assiettes inhabituelles, les vitesses inhabituelles, les collisions avec le relief et la perte totale de poussée/propulsion de tous les moteurs, et les avertissements de proximité du sol.

Transmission of Flight Information contient d'autres éléments indicatifs sur les critères de détection des événements et de déclenchement d'une transmission en vol.

2.3 Lorsque l'exploitant d'un aéronef ou un organisme des services de la circulation aérienne (ATSU) a des raisons de croire que l'avion est en détresse, une coordination sera établie entre l'ATSU et l'exploitant.

2.4 L'ANAC déterminera les entités qui doivent avoir les informations de position d'un avion en phase critique. Il s'agira, au minimum, des organismes suivants :

- a) organisme(s) des services de la circulation aérienne (ATSU);
- b) centre(s) de coordination de sauvetage (SAR) (RCC) et sous-centres concernés.

Pour les critères relatifs à la phase critique, voir RACI 5005.

Pour les notifications qui doivent être envoyées pendant une phase critique, voir RACI 5006 relatif à la recherche et sauvetages.

2.5 Une fois la transmission autonome d'informations de position activée, elle ne pourra être désactivée qu'à l'aide du même mécanisme qui l'a activée.

2.6 La précision des informations de position répondra au minimum aux critères de précision établis pour les ELT.

APPENDICE 10 : CANEVAS TYPE D'AUDIT D'EXPLOITANT FRETEUR

1. Conditions de l'audit préparation (entretiens préalables) déroulement.

2. Présentation générale de la compagnie

- Nom de la compagnie,
- adresse, code SITA
- Autorité ayant délivré le PEA
- (ou équivalent), Adresse
- Description du PEA (durée,
- zone d'exploitation, autorisations particulières)
- Type d'exploitation et Réseau Organisation, encadrement Infrastructure, moyens
- Flotte
- Personnels (PNT, PNC, Personnel sol)
- Système de contrôle d'exploitation ou de qualité Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

3. Présentation du ou des appareils concernés

- Immatriculation (dans le cas d'un affrètement)
- Avion (Constructeurs, type, modèle)
- Moteur (type)
- État actuel (à la date du...) des aéronefs, Heures de vol, cycles
- Équipements et aménagements particuliers éventuels

4. Manuel d'exploitation et documentation

- Présentation générale du Manuel d'exploitation (MANEX),
- (structure, responsabilité en matière de rédaction, diffusion, mise à jour).
- Des précisions seront apportées sur les check-lists, le Manuel à l'attention des PNC, le Manuel Sécurité et le Manuel Qualité (le cas échéant)
- Présentation des différents documents utilisés (Manuel de vol,
- Carnet de route, plan de vol exploitation etc....) ;
- Durée d'archivage

5. Equipage de conduite (PNT) et de cabine (PNC):

- Présentation générale des PNT et PNC concernés (effectifs, origines, licences)
- Présentation générale de l'encadrement, instructeurs examinateurs
- Qualification, Formation et Contrôles
- Dossiers PN

- Temps de travail et de repos

6. Opérations

- Planification des vols
- Présentation des vols
- Conduite du vol (Procédures normales/anormales et d'urgence, liste de vérification, Procédures de coordination PNT/PNC)
- Traitement au sol
- Dossiers de vol
- Autorisation spécifiques (MNPS/RVSM- EDTO- RNAV/RNP Cat I/Cat II)
- Minima opérationnels
- Performances
- Carburant

7. Masse et centrage

- Documentation
- Application
- Chargement

8. Equipements

- Instruments et équipements de sécurité
- Équipements de communication et de navigation
- Liste minimale d'équipements (LME)
- Utilisation de la liste minimale d'équipements


9. Marchandises dangereuses

10. Sureté

11. Résultat d'un vol effectuée sur un des aéronefs de l'exploitant

12. visite aéronef affrète

- Certificat de Navigabilité
- Certificat d'Immatriculation
- Plan d'armement cabine
- Issues de secours et chemins lumineux
- Sondage toboggan et gilets de Sauvetage
- État général cabine
- Visualisation cockpit et log Book

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- Visualisation extérieur avion
- Visualisation soutes

13. Maintenance

14. Entretien exploitant

15. Procédures de maintenance

- Utilisation du CRM et application de la LME
- Manuel d'entretien avion, développement et amendement
- Entretien sous-traité, liste des sous-traitants en entretien (y compris entretien en ligne),
- procédures technique appropriées identifiées dans les contrats de sous-traitance.
- Décompte et enregistrement des Cycles.
- Enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès.
- Exécution et contrôle des consignes de navigabilité, origine des données de navigabilité
- Analyse de l'efficacité du Manuel d'Entretien
- Procédure de mise en œuvre des modifications optionnelles
- Statut des modifications majeures
- Notification des défauts (Analyses), liaison avec les constructeurs et les autorités, procédures relative aux travaux reportés
- Activités d'ingénierie
- Programmes de fiabilité (Celluie, Propulsion, Équipements)
- Visites prévol (préparation au vol de l'avion, fonction d'assistance au sol sous-traitées, sécurité du chargement du fret et des bagages, contrôle de l'avitaillement, quantité, qualité, contrôle des conditions, contamination par la neige, la glace, la poussière, le sable, selon une norme approuvée)
- Pesée de l'avion
- Procédures de vol de contrôle
- Exemples de documents, étiquettes et formulaires utilisés.
- Compte Rendus d'incidents.

16. Organisme d'entretien

17. Organisation générale

- Engagement du Dirigeant
- Responsable sur l'organisme
- Personnel de Commandement
- Tâches et responsabilités du personnel de Commandement
- Organigramme général
- Liste des personnels autorisés à prononcer l'approbation pour remise en service
- Ressources humaines
- Description générale des Installations
- Domaine d'activité prévu par l'organisme
- Procédure de notification des évolutions des activités, agrément, implantation, personnel de l'organisme
- Procédure d'amendement des spécifications.

18. Procédures habilitation

- fournisseurs et sous-traitants
- Liste des fournisseurs et sous-traitants
- Contrôle de réception des éléments d'aéronefs et des matériels en provenance de sous-traitants extérieurs
- Stockage, étiquetage et fourniture des éléments d'aéronefs et des matériels aux équipes d'entretien
- Réception des outillages et instruments
- Étalonnage des outillages et instruments
- Utilisation des outillages et des instruments par le personnel y compris les outillages de substitution)
- Normes de propreté des locaux d'entretien.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

SUPPLÉMENT A. FOURNITURES MEDICALES

Complément aux dispositions du Chapitre 6, § 6.2.2, alinéa a)

TYPES, NOMBRE, EMLACEMENT ET CONTENU DES FOURNITURES MEDICALES

1. Types

1.1 Les différents types de fournitures médicales qui doivent être transportés sont les suivants : une ou plusieurs trousse de premiers soins, dans tous les avions, une ou plusieurs trousse de prévention universelle, dans les avions à bord desquels la présence d'un membre d'équipage de cabine est obligatoire, et une trousse médicale, dans tout avion autorisé à transporter plus de 100 passagers sur un secteur de vol d'une durée supérieure à 2 heures. Lorsque le règlement national le permet, les exploitants peuvent mettre les médicaments recommandés dans la trousse de premiers soins.

1.2 D'après le peu de renseignements disponibles, seul un très petit nombre de passagers sont susceptibles de bénéficier de la présence de défibrillateurs externes automatisés (DEA) à bord des avions. Cependant, de nombreux exploitants prévoient des DEA parce qu'ils constituent le seul moyen de traiter efficacement la fibrillation. La probabilité d'utilisation d'un DEA, donc d'avantage potentiel pour un passager, est maximale dans les avions transportant un grand nombre de passagers sur des secteurs de longue durée. L'emport de DEA doit être décidé par les exploitants sur la base d'une évaluation du risque tenant compte des besoins particuliers du vol.

2. Nombre de trousse de premiers soins et de prévention universelle

2.1 Trousse de premiers soins

Le nombre de trousse de premiers soins doit être établi en fonction du nombre de passagers que l'avion est autorisé à transporter :

<i>Passagers</i>	<i>Trousses de premiers soins</i>
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
Plus de 500	6

2.2 Trousses de prévention universelle

Pour un vol régulier, les aéronefs dont l'exploitation exige la présence à bord d'au moins un membre d'équipage de cabine doivent transporter une ou deux trousse de prévention universelle. Des trousse supplémentaires doivent être prévues durant les périodes de risque accru pour la santé publique, comme en cas d'épidémie de maladie transmissible grave à potentiel pandémique. Ces trousse peuvent être utilisées pour le nettoyage de matières organiques potentiellement infectieuses, telles que le sang, l'urine, les vomissures et les matières fécales, ainsi que pour la protection des membres d'équipage de cabine qui s'occupent de personnes potentiellement infectées soupçonnées d'avoir une maladie transmissible.

3. Emplacement

3.1 Les trousse de premiers soins et de prévention universelle devraient être réparties aussi également que possible à l'intérieur des cabines de passagers et être facilement accessibles aux membres d'équipage de cabine.

3.2 Les trousse médicales transportées devraient être rangées dans un lieu sûr approprié.

4. Contenu

4.1 Le texte ci-après énumère, à titre indicatif, le contenu typique des trousse de premiers soins, des trousse de prévention universelle et des trousse médicales.

4.1.1 Trousse de premiers soins

- Liste du contenu
- Tampons antiseptiques (10/paquet)
- Bandage : sparadraps
- Bandage : gaze 7,5 cm × 4,5 m
- Bandage : triangulaire ; épingle de sûreté
- Pansement : pour brûlure 10 cm × 10 cm
- Pansement : compresse stérile 7,5 cm × 12 cm
- Pansement : gaze stérile 10,4 cm × 10,4 cm
- Ruban adhésif 2,5 cm (rouleau)
- Sutures adhésives (ou bandelettes adhésives équivalentes)
- Désinfectant pour les mains ou lingettes désinfectantes
- Tampon oculaire

- Ciseaux : 10 cm (si le règlement national le permet)
- Ruban adhésif chirurgical 1,2 cm x 4,6 m
- Pinces brucelles : échardes
- Gants jetables (plusieurs paires)
- Thermomètres (sans mercure)
- Masque pour réanimation bouche-à-bouche avec valve unidirectionnelle
- Manuel de premiers soins, édition à jour
- Formulaire de compte rendu d'incident

Les médicaments suggérés suivants peuvent faire partie de la trousse de premiers soins lorsque le règlement national le permet :

- Analgésique, doux à moyen
- Antiémétique
- Décongestionnant nasal
- Antiacide
- Antihistaminique

4.1.2 Trousse de prévention universelle

- Poudre sèche transformant les petits déversements liquides en gel granulé stérile
- Nettoyant germicide pour surfaces
- Lingettes
- Masque(s) pour le visage/les yeux (masques séparés ou masque combiné)
- Gants (jetables)
- Tablier protecteur
- Grand chiffon absorbant
- Pelle avec racloir
- Sac pour l'évacuation de déchets biodangereux
- Instructions

4.1.3 Trousse médicale Matériel

- Liste du contenu
- Stéthoscope
- Sphygmomanomètre (de préférence électronique)
- Canules oropharyngiennes (trois tailles)
- Seringues (gamme appropriée de tailles)
- Aiguilles (gamme appropriée de tailles)
- Sondes intraveineuses (gamme appropriée de tailles)

- Tampons antiseptiques
- Gants (jetables)
- Boîte pour l'évacuation des aiguilles
- Sonde urinaire
- Dispositif pour l'administration de fluides intraveineux
- Garrot
- Gaze absorbante
- Ruban adhésif
- Masque chirurgical
- Sonde d'aspiration trachéale (ou canule intraveineuse de grand diamètre)
- Pince pour cordon ombilical
- Thermomètres (sans mercure)
- Renseignements de base sur le maintien des fonctions vitales
- Masque et ballon d'anesthésie
- Lampes de poche et piles
- Médicaments
- Épinéphrine 1:1 000
- Antihistaminique – injectable
- Dextrose 50 % (ou l'équivalent) – injectable : 50 ml
- Nitroglycérine en comprimés ou vaporisateur
- Analgésique majeur
- Sédatif anticonvulsivant – injectable
- Antiémétique – injectable
- Bronchodilatateur – inhalateur
- Atropine – injectable
- Corticostéroïde – injectable
- Diurétique – injectable
- Médicament pour hémorragie post-partum
- Chlorure de sodium 0,9 % (minimum 250 ml)
- Acide acétylsalicylique (aspirine) à prise orale
- Béta-bloquant oral

Si un moniteur cardiaque est disponible (avec ou sans DEA), ajouter ce qui suit à la liste ci-dessus :

- Épinéphrine 1:10 000 (peut être une dilution d'épinéphrine 1:1 000)

La Conférence des Nations Unies pour l'adoption d'une Convention sur les stupéfiants a adopté en mars 1961 cette convention, dont l'Article 32 contient des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

dispositions spéciales relatives au transport des stupéfiants dans les troussees
médicales des aéronefs effectuant des parcours internationaux.

SUPPLEMENT B. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

1. Objet et portée

Le présent supplément a pour objet de donner des orientations sur le niveau de performances visé par les dispositions du Chapitre 5 en ce qui concerne les avions de transport subsoniques à turbomachines équipés de deux moteurs ou plus et dont la masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité est supérieure à 5 700 kg. Cependant, il peut s'appliquer, le cas échéant, à tous les avions subsoniques à moteurs alternatifs ou à turbomachines équipés de deux, trois ou quatre moteurs. Les avions équipés de deux, trois ou quatre moteurs alternatifs qui ne peuvent pas respecter les dispositions de ce supplément peuvent continuer d'être utilisés conformément aux Exemples 1 ou 2.

Le présent supplément n'est pas destiné à s'appliquer aux avions à décollage et atterrissage courts (adacs) ou aux avions à décollage et atterrissage verticaux (adavs).

2. Définitions


Distance de roulement utilisable au décollage (TORA). Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

Distance utilisable au décollage (TODA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un.

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

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

Escompté. Ce terme, utilisé pour qualifier diverses performances (vitesse ascensionnelle ou pente de montée, par exemple), désigne la performance standard pour le type d'avion, dans les conditions appropriées (masse, altitude et température, par exemple).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Etat de la surface de la piste. Conditions à la surface de la piste. Une piste peut être sèche, mouillée ou contaminée :

a) *Piste contaminée.* Piste dont plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées (que ce soit par endroits isolés ou non) est recouverte :

- d'une pellicule d'eau ou de neige fondante de plus de 3 mm (0,125 po) d'épaisseur ; ou
- d'une couche de neige poudreuse de plus de 20 mm (0,75 po) d'épaisseur ; ou
- de neige compactée ou de glace, y compris de la glace mouillée.

b) *Piste sèche.* Piste qui ne présente ni contaminants ni humidité visible sur la surface délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées.

c) *Piste mouillée.* Piste qui n'est ni contaminée, ni sèche.

Dans certains cas, il peut être approprié de considérer une piste comme étant contaminée même lorsqu'elle ne répond pas à la définition ci-dessus. Par exemple, si l'eau, la neige fondante, la neige ou la glace recouvre moins de 25 % de la surface de la piste mais qu'elle se trouve sur la partie où la rotation ou l'envol se produit ou l'avion atteint une vitesse élevée de roulement au décollage, l'effet risque d'être beaucoup plus important que si la contamination est rencontrée au début du roulement au décollage, à basse vitesse. En pareil cas, la piste doit être considérée comme étant contaminée.

De même, une piste qui est sèche dans la partie où l'avion freinerait en cas de décollage interrompu à vitesse élevée mais qui est humide ou mouillée (sans profondeur d'eau mesurable) dans la partie où l'avion accélère peut être considérée comme étant sèche aux fins du calcul des performances au décollage. Par exemple, si la piste était humide sur les premiers 25 % et sèche sur le reste de sa longueur, on la considérerait comme étant mouillée, conformément à la définition ci-dessus. Cependant, étant donné qu'une piste mouillée n'influe pas sur l'accélération et qu'en cas de décollage interrompu, le freinage s'effectuerait sur une surface sèche, il serait approprié d'utiliser les performances au décollage sur piste sèche.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Pour les besoins du présent exemple, le point dont il est question ci-dessus correspond à la partie la plus basse de l'avion et le niveau de référence correspond à la surface de décollage ou à la surface d'atterrissage, selon le cas.

Humidité de référence. La relation entre la température et l'humidité de référence se définit de la façon suivante :

- pour une température inférieure ou égale à celle de l'atmosphère type, l'humidité relative est de 80 %,
- pour une température égale ou supérieure à celle de l'atmosphère type augmentée de 28 °C, l'humidité relative est de 34 %,
- pour une température comprise entre celle de l'atmosphère type et cette même température augmentée de 28 °C, l'humidité relative varie de façon linéaire entre les taux d'humidité spécifiés pour ces températures.

Pente nette de montée. Dans les présentes spécifications, la pente nette de montée est la valeur obtenue en déduisant de la pente de montée escomptée la performance de manœuvre (c'est-à-dire la pente correspondant à la puissance nécessaire à la manœuvre) et la marge (c'est-à-dire la pente de montée nécessaire pour compenser les variations de performances dont il n'est pas prévu de tenir compte explicitement en exploitation).

Piste à couche de frottement rainurée ou poreuse. Piste en dur réalisée avec des rainures transversales ou une couche de frottement poreuse (PFC) de façon à présenter de meilleures caractéristiques de freinage lorsqu'elle est mouillée.

Surface d'atterrissage. Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.

Surface de décollage. Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.

Température déclarée. Température choisie de manière que, lorsqu'elle est utilisée aux fins de la détermination des performances, le niveau moyen de sécurité pour une série de vols ne soit pas inférieur à celui qui serait obtenu si l'on utilisait les températures données dans les prévisions officielles.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

VC (Vitesse corrigée). La vitesse corrigée est égale à la lecture de l'anémomètre corrigée des erreurs de position et des erreurs de l'instrument. [La correction de compressibilité adiabatique au niveau de la mer, appliquée aux indications de l'anémomètre, rend la vitesse corrigée égale à la vitesse vraie (VV) au niveau de la mer en atmosphère type.]

VSO . Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage. (Note. — Voir Exemple no 1, § 2.4.)

VS1 . Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé.

Voir le Chapitre 1, du RACI 4006 et le RACI 6001, pour d'autres définitions.

Les termes « distance d'accélération-arrêt », « distance de décollage », « V1 », « roulement au décollage », « trajectoire nette d'envol », « trajectoire nette de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement » et « trajectoire nette de vol en croisière avec deux moteurs hors de fonctionnement » applicables aux avions ont leur propre définition dans les règlements de navigabilité en fonction desquels les avions ont été certifiés. Si l'une de ces définitions est jugée inadéquate, c'est une définition spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire qui sera utilisée.

VV (Vitesse vraie). Vitesse de l'avion par rapport à l'air calme.

3. Généralités

3.1 Les dispositions des sections 4 à 7 doivent être respectées, sauf autorisation expresse de l'Etat d'immatriculation dans le cas où des conditions spéciales rendent l'application stricte de ces dispositions inutile pour la sécurité.

3.2 La conformité aux dispositions des sections 4 à 7 doit être établie en utilisant les données sur les performances consignées dans le manuel de vol et en accord avec d'autres spécifications d'emploi applicables. Les limites consignées dans le manuel de vol ne peuvent, en aucun cas, être dépassées. Cependant, des limites supplémentaires peuvent être appliquées lorsque l'on fait face à des conditions d'exploitation qui ne sont pas mentionnées dans le manuel de vol. Les données de performance figurant dans le manuel de vol peuvent être complétées par d'autres données acceptables pour l'ANAC, s'il y a lieu, pour démontrer la conformité avec les dispositions des sections 4 à 7. Lorsque l'on applique les facteurs prescrits dans le présent supplément, on peut tenir compte de tous les facteurs opérationnels déjà

incorporés dans les données du manuel de vol pour éviter une double application de facteurs.

3.3 Les procédures consignées dans le manuel de vol doivent être appliquées à moins que les conditions d'exploitation n'exigent l'emploi de procédures modifiées pour maintenir le niveau de sécurité désiré.

4. Limites relatives aux performances de décollage

4.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse consignée dans le manuel de vol pour le décollage à l'altitude de l'aérodrome et à la température ambiante régnant au moment du décollage.

4.2 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse telle que, compte tenu de la consommation normale de carburant et de lubrifiant pour atteindre l'aérodrome de destination et les aérodromes de dégagement à destination, la masse à l'arrivée dépasse la masse consignée dans le manuel de vol pour l'atterrissage à l'altitude de chacun des aérodromes considérés et aux températures ambiantes prévues pour le moment de l'atterrissage.

4.3 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse à laquelle est démontrée la conformité avec les dispositions des § 4.3.1 à 4.3.3 relatives aux distances minimales associées au décollage consignées dans le manuel de vol.

4.3.1 La distance de roulement nécessaire au décollage ne doit pas dépasser la distance de roulement utilisable au décollage.

4.3.2 La distance d'accélération-arrêt nécessaire ne doit pas dépasser la distance d'accélération-arrêt utilisable.

4.3.3 La distance nécessaire au décollage ne doit pas dépasser la distance utilisable au décollage.

4.3.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du § 4.3, il faut utiliser la même valeur de V1 pour les phases continue et non continue de décollage.

4.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du § 4.3, il faut tenir compte des paramètres suivants :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- a) altitude-pression de l'aérodrome ;
- b) température ambiante à l'aérodrome ;
- c) Etat et type de la surface de la piste ;
- d) pente de la piste dans la direction du décollage ;
- e) pente de la piste ;
- f) maximum de 50 % de la composante vent debout signalée ou minimum de 150 % de la composante vent arrière signalée ;
- g) réduction, le cas échéant, de la longueur de la piste par suite de l'alignement de l'avion sur la piste en vue du décollage.

4.5 Il n'est pas tenu compte de la longueur du prolongement d'arrêt ni de la longueur du prolongement dégagé à moins que ces éléments ne soient conformes aux dispositions correspondantes du RACI 6001.

5. Limites relatives au franchissement des obstacles au décollage

5.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse consignée dans le manuel de vol comme correspondant à une trajectoire nette d'envol permettant de franchir tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) ou une marge latérale d'au moins 90 m (300 ft) augmentée de $0,125D$, D étant la distance horizontale parcourue par l'avion depuis l'extrémité de la distance utilisable au décollage, sauf comme il est prévu aux § 5.1.1 à 5.1.3. Dans le cas des avions d'envergure inférieure à 60 m (200 ft), on peut utiliser une marge horizontale égale à la moitié de l'envergure de l'avion augmentée de 60 m (200 ft), plus $0,125D$. En déterminant les déviations admissibles de la trajectoire nette d'envol en vue d'éviter les obstacles avec des marges au moins égales aux distances prescrites, on doit supposer que l'avion n'est pas incliné avant que la marge verticale entre la trajectoire nette d'envol et les obstacles n'atteigne au moins la moitié de l'envergure, et dans tous les cas une hauteur non inférieure à 15,2 m (50 ft), et qu'ensuite, l'inclinaison latérale ne dépasse pas 15° , sauf comme il est prévu au § 5.1.4. La trajectoire nette d'envol considérée est celle qui correspond à l'altitude de l'aérodrome, à la température ambiante et à un maximum de 50 % de la composante vent debout, ou un minimum de 150 % de la composante vent arrière, signalée au moment du décollage. L'aire de prise en compte des obstacles au décollage définie ci-dessus est censée tenir compte de l'effet des vents traversiers.

5.1.1 Lorsque la trajectoire prévue ne comporte aucun changement de cap supérieur à 15° ,

- a) soit dans le cas de vols effectués en VMC de jour, ou

b) soit dans le cas de vols effectués avec des aides à la navigation telles que le pilote peut maintenir l'avion sur la trajectoire prévue avec la même précision qu'au cours des vols prévus au § 5.1.1, alinéa a), il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 300 m (1 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.2 Lorsque la trajectoire prévue ne comporte aucun changement de cap supérieur à 15°, dans le cas de vols effectués en IMC ou en VMC de nuit, sauf comme il est prévu au § 5.1.1, alinéa b), et lorsque la trajectoire prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15°, dans le cas de vols effectués en VMC de jour, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 600 m (2 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.3 Lorsque la trajectoire prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15°, dans le cas de vols effectués en IMC ou en VMC de nuit, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 900 m (3 000 ft) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5.1.4 Un pilote peut incliner un avion de plus de 15° lorsqu'il se trouve à une hauteur inférieure à 120 m (400 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, à condition de suivre des procédures spéciales qui lui permettent de le faire en sécurité dans toutes les circonstances. L'angle d'inclinaison ne doit pas dépasser 20° entre 30 m (100 ft) et 120 m (400 ft), et 25° au-dessus de 120 m (400 ft). Il faut utiliser des méthodes approuvées par l'Etat de Côte d'Ivoire pour tenir compte de l'effet de l'angle d'inclinaison sur la vitesse et la trajectoire de vol, y compris les augmentations de distance résultant de l'emploi de vitesses de vol accrues. La trajectoire nette d'envol sur laquelle l'avion est incliné de plus de 15° doit dégager tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) par rapport à la partie la plus basse de l'avion incliné, à l'intérieur de la marge horizontale spécifiée au § 5.1. L'emploi d'angles d'inclinaison supérieurs à ceux qui sont indiqués ci-dessus doit être soumis à l'approbation de l'ANAC.

6. Limites d'emploi en croisière

6.1 Généralités

Un avion équipé de trois moteurs ou plus ne doit se trouver, en aucun point de la trajectoire prévue, à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aéroport répondant aux spécifications de distance prévues pour les aéroports de décollage (voir § 7.3) et où l'on considère que les conditions d'atterrissage

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

donnent toutes garanties de sécurité, à moins que l'avion ne remplisse les conditions prescrites au § 6.3.1.1.

6.2 Un moteur hors de fonctionnement

6.2.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à la masse qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol, permet de respecter les dispositions du § 6.2.1.1 ou du § 6.2.1.2 en tous les points de la route. La trajectoire nette de vol a une pente positive à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance du moteur. La trajectoire nette de vol utilisée correspond aux températures ambiantes prévues le long de la route. Pour les conditions météorologiques dans lesquelles des dispositifs de protection contre le givrage doivent être utilisables, il est tenu compte de l'incidence de l'emploi de tels dispositifs sur les données relatives à la trajectoire nette de vol.

6.2.1.1 La pente de la trajectoire nette de vol est positive à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus du sol et des obstacles situés sur la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

6.2.1.2 La trajectoire nette de vol est telle qu'elle permet à l'avion de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à un aérodrome où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions du § 7.3, en franchissant avec une marge verticale d'au moins 600 m (2 000 ft) le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Les dispositions des § 6.2.1.2.1 à 6.2.1.2.5 sont applicables.

6.2.1.2.1 Il est supposé que la défaillance du moteur se produise au point le plus critique de la route, compte tenu du délai de décision du pilote et des erreurs possibles de navigation.

6.2.1.2.2 Il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol.

6.2.1.2.3 Le largage de carburant en vol est permis dans la mesure où il n'empêche pas d'atteindre l'aérodrome avec une réserve de carburant suffisante et si une procédure exempte de danger est utilisée.

6.2.1.2.4 L'aérodrome où l'avion est censé atterrir après défaillance du moteur est précisé dans le plan de vol opérationnel, et satisfait aux minimums opérationnels d'aérodrome appropriés pour l'heure d'utilisation prévue.

6.2.1.2.5 La consommation de carburant et de lubrifiant après l'arrêt du moteur est celle dont il est tenu compte pour l'établissement des renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol.

6.3 Deux moteurs hors de fonctionnement — avions équipés de trois moteurs ou plus

6.3.1 Les avions qui ne remplissent pas les conditions prescrites au § 6.1 doivent remplir les conditions prescrites au § 6.3.1.1.

6.3.1.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à celle qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec deux moteurs hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol, permet à l'avion de poursuivre son vol depuis le point où l'on suppose que la défaillance simultanée de deux moteurs se produira jusqu'à un aérodrome où la spécification de distance d'atterrissage applicable aux aérodromes de dégagement (voir § 7.3) est respectée et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué. La trajectoire nette de vol franchit avec une marge verticale d'au moins 600 m (2 000 ft) le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. La trajectoire nette de vol considérée correspond aux températures ambiantes prévues le long de la route. Pour les altitudes auxquelles et les conditions météorologiques dans lesquelles des dispositifs de protection contre le givrage doivent être utilisables, il est tenu compte de l'incidence de l'emploi de tels dispositifs sur les données relatives à la trajectoire nette de vol. Les dispositions des § 6.3.1.1.1 à 6.3.1.1.5 sont applicables.

6.3.1.1.1 On suppose que la défaillance des deux moteurs se produira au point le plus critique de la portion de la route où l'avion est à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aérodrome où la spécification de distance d'atterrissage applicable aux aérodromes de dégagement (voir § 7.3) est respectée et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué.

6.3.1.1.2 La trajectoire nette de vol a une pente positive à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance des deux moteurs.

6.3.1.1.3 Le largage de carburant en vol est permis dans la mesure où il est conforme aux dispositions du § 6.3.1.1.4 et si une procédure exempte de danger est utilisée.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

6.3.1.1.4 On admet que la masse de l'avion au point où l'on suppose que la défaillance des deux moteurs se produira n'est pas inférieure à la masse incluant une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aérodrome à une hauteur d'au moins 450 m (1 500 ft) à la verticale de la surface d'atterrissage et pour voler ensuite pendant 15 minutes au régime de croisière.

6.3.1.1.5 La consommation de carburant et de lubrifiant après l'arrêt des moteurs est celle dont il est tenu compte pour établir les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol.

7. Limites d'emploi à l'atterrissage

7.1 Aérodrome de destination — pistes sèches

7.1.1 Aucun avion ne doit commencer un décollage à une masse supérieure à celle qui, à partir d'une hauteur de 15,2 m (50 ft) au-dessus du seuil, permet à l'avion d'effectuer un atterrissage avec arrêt complet à l'aérodrome de destination prévu :

- a) sur moins de 60 % de la distance utilisable à l'atterrissage, dans le cas des avions à turboréacteurs ;
- b) sur moins de 70 % de la distance utilisable à l'atterrissage, dans le cas des avions à turbopropulseurs.

On admet que la masse de l'avion est diminuée de la masse de carburant et de lubrifiant consommée prévue pour le trajet jusqu'à l'aérodrome de destination prévu. Les dispositions des § 7.1.1.1 et 7.1.1.2 ou 7.1.1.3 sont respectées.

7.1.1.1 On admet que l'avion atterrit sur la piste la plus favorable et dans la direction la plus favorable, en air calme.

7.1.1.2 On admet que l'avion atterrit sur la piste qui convient le mieux dans les conditions de vent qu'on peut s'attendre à trouver sur l'aérodrome au moment de l'atterrissage, compte tenu de la vitesse et de la direction probables du vent, des caractéristiques de manœuvre au sol de l'avion et d'autres facteurs (aides à l'atterrissage, topographie).

7.1.1.3 Si les dispositions du § 7.1.1.2 ne sont pas intégralement respectées, l'avion peut décoller si l'aérodrome de dégagement à destination désigné permet de respecter les dispositions du § 7.3.

7.1.1.4 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions du § 7.1.1, il faut tenir compte au moins des facteurs suivants :

- a) altitude-pression de l'aérodrome ;
- b) pente de la piste dans la direction de l'atterrissage, si elle est supérieure à +/- 2,0 % ;
- c) maximum de 50 % de la composante vent debout ou minimum de 150 % de la composante vent arrière.

7.2 Aérodrome de destination — pistes mouillées ou contaminées

7.2.1 Lorsque les messages ou les prévisions météorologiques appropriées, ou une combinaison de ces messages et prévisions, indiquent que la piste pourrait être mouillée à l'heure d'arrivée prévue, la distance utilisable à l'atterrissage doit être égale à au moins 115 % de la distance nécessaire à l'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du § 7.1.

7.2.2 Une distance d'atterrissage sur piste mouillée inférieure à celle qui est prescrite au § 7.2.1 mais non inférieure à celle qui est prescrite au § 7.1 peut être utilisée si le manuel de vol contient des renseignements supplémentaires spécifiques sur les distances d'atterrissage sur piste mouillée.

7.2.3 Lorsque les messages ou les prévisions météorologiques appropriées, ou une combinaison de ces messages et prévisions, indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure d'arrivée prévue, la distance utilisable à l'atterrissage doit être égale à la plus grande des valeurs suivantes :

- a) la distance d'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du § 7.2.1 ; ou
- b) la distance d'atterrissage déterminée en fonction des données sur la distance d'atterrissage sur piste contaminée, intégrant une marge de sécurité acceptable pour l'ANAC.

7.2.4 Si la conformité aux dispositions du § 7.2.3 n'est pas démontrée, l'avion doit décoller si un aérodrome de décollage à destination a été désigné qui permet de respecter les dispositions des § 7.2.3 et 7.3.

7.2.5 Lors de la démonstration de la conformité aux dispositions des § 7.2.2 et 7.2.3, les critères du § 7.1 doivent être appliqués en conséquence. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions des alinéas a) et b) du § 7.1.1 à la

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

détermination de la distance d'atterrissage sur piste mouillée ou contaminée exigée aux § 7.2.2 et 7.2.3.

7.3 Aérodrome de dégagement à destination

Un aérodrome ne doit pas être désigné comme aérodrome de dégagement à destination s'il ne permet pas à l'avion, à la masse prévue lors de l'arrivée à cet aérodrome, de respecter les dispositions des § 7.1 et 7.2.1 ou 7.2.2, compte tenu de la distance nécessaire à l'atterrissage pour l'altitude de l'aérodrome de dégagement et des autres spécifications d'emploi applicables à l'aérodrome de dégagement.

7.4 Analyse des performances avant l'atterrissage

L'exploitant doit donner à l'équipage de conduite une méthode pour garantir qu'un atterrissage avec arrêt complet, avec une marge de sécurité acceptable pour l'Etat de Côte d'Ivoire, qui correspond au moins au minimum spécifié dans le manuel de vol de l'avion (AFM) du titulaire du certificat de type, ou l'équivalent, puisse être fait sur la piste à utiliser, dans les conditions en vigueur au moment de l'atterrissage et compte tenu des moyens de décélération qui doivent être employés.

Exemple n° 1

1. Objet et portée

Le présent exemple a pour objet d'illustrer le niveau de performances visé par les dispositions du Chapitre 5 qui sont applicables aux types d'avions décrits ci-après.

Les normes et pratiques recommandées dans le présent règlement qui ont pris effet le 14 juillet 1949 contenaient des spécifications analogues à celles adoptées par certains Etats contractants dans leurs règlements nationaux de performances. Nombreux sont les avions de transport civil qui ont été construits et sont utilisés conformément à ces règlements. Ces avions sont munis de moteurs à pistons, moteurs « compound » compris. Ils comprennent des bimoteurs et des quadrimoteurs dont le domaine de masses s'étend de 4 200 kg à 70 000 kg environ ; la vitesse de décrochage V_{SO} varie de 100 à 175 km/h (55 à 95 kt) environ et la charge alaire, de 120 à 360 kg/m² environ. La gamme des vitesses de croisière va jusqu'au-delà de 555 km/h (300 kt). Ces avions ont été utilisés dans des conditions très diverses d'altitude, de température et d'humidité. À une date ultérieure, le règlement a été appliqué aux fins de l'évaluation ou de la certification de ce qu'on appelle la « première génération » des avions équipés de turbopropulseurs ou de turbo-réacteurs.

Seule l'expérience acquise doit garantir que le présent exemple illustre le niveau de performances visé par les normes et les pratiques recommandées du Chapitre 5 ; il semble cependant applicable sur une plage étendue de caractéristiques d'avion et de conditions atmosphériques. Il convient toutefois de faire des réserves en ce qui concerne l'application de cet exemple dans des conditions de température ambiante élevée. Dans certains cas extrêmes, il a été jugé souhaitable d'introduire des méthodes complémentaires pour tenir compte de la température et/ou de l'humidité, notamment lorsque des obstacles limitent la trajectoire d'envol.

Il n'est pas prévu d'appliquer cet exemple aux avions capables de décollage et atterrissage courts (adacs) ou verticaux (adavs).

La possibilité de l'appliquer aux performances en exploitation tous temps n'a fait l'objet d'aucune étude détaillée. Sa validité n'a donc pas été établie pour les types d'exploitation qui peuvent impliquer des approches avec faible hauteur de décision et faire appel à des techniques et procédures d'utilisation avec faibles minimums.

2. Vitesse de décrochage — Vitesse minimale de vol en régime stabilisé

2.1 Aux fins du présent exemple, la vitesse de décrochage est la plus élevée des deux vitesses suivantes : vitesse à laquelle l'angle d'incidence dépasse l'angle de portance maximale ou vitesse à laquelle un mouvement de tangage ou de roulis de grande amplitude, échappant au contrôle immédiat du pilote, se manifeste au cours de la manœuvre décrite au § 2.3.

Il convient de noter qu'un mouvement de tangage incontrôlable de faible amplitude, associé à un buffeting annonçant l'approche du décrochage, n'indique pas nécessairement que la vitesse de décrochage est atteinte.

2.2 La vitesse minimale de vol en régime stabilisé est la vitesse obtenue en maintenant la commande de profondeur à sa position la plus reculée possible au cours de la manœuvre décrite au § 2.3. Cette vitesse n'intervient pas lorsque la vitesse de décrochage définie au § 2.1 est atteinte avant que la commande de profondeur atteigne ses butées.

2.3 Détermination de la vitesse de décrochage ou de la vitesse minimale du vol en régime stabilisé

2.3.1 Les réactions des commandes sont compensées pour une vitesse d'environ $1,4V_{S1}$. À partir d'une valeur suffisamment supérieure à la vitesse de décrochage pour permettre d'obtenir une décélération constante, la vitesse est réduite en voi

rectiligne, la décélération ne dépassant pas $0,5 \text{ m/s}^2$ (1 kt/s), jusqu'à ce que la vitesse de décrochage ou la vitesse minimale de vol en régime stabilisé, définie aux § 2.1 et 2.2, soit atteinte.

2.3.2 Pour mesurer la vitesse de décrochage et la vitesse minimale de vol en régime stabilisé, l'appareillage est tel que l'erreur probable de la mesure est connue.

2.4 VS0

VS0 désigne la vitesse de décrochage éventuellement obtenue au cours d'essais en vol effectués conformément au § 2.3, ou la vitesse minimale de vol en régime stabilisé (VC) définie au § 2.2, avec :

- a) les moteurs à une puissance au plus suffisante pour donner une poussée nulle à une vitesse au plus égale à 110 % de la vitesse de décrochage ;
- b) les commandes de pas d'hélice à la position qu'il est recommandé d'adopter normalement au décollage ;
- c) le train d'atterrissage sorti ;
- d) les volets hypersustentateurs à la position d'atterrissage ;
- e) les volets de capot et volets de radiateurs fermés ou presque fermés ;
- f) le centrage qui, entre les limites admissibles pour l'atterrissage, donne la valeur maximale de la vitesse de décrochage ou de la vitesse minimale de vol en régime stabilisé ;
- g) la masse de l'avion égale à la masse qu'implique la spécification considérée.

2.5 VS1

VS1 désigne la vitesse de décrochage éventuellement obtenue au cours d'essais en vol effectués conformément au § 2.3, ou la vitesse minimale de vol en régime stabilisé (VC) définie au § 2.2, avec :

- a) les moteurs à une puissance au plus suffisante pour donner une poussée nulle à une vitesse au plus égale à 110 % de la vitesse de décrochage ;
- b) les commandes de pas d'hélice à la position qu'il est recommandé d'adopter normalement au décollage ;
- c) l'avion dans la configuration (à tous autres points de vue) et à la masse prescrite dans la spécification considérée.

3. Décollage

3.1 Masse

La masse de l'avion au décollage ne doit pas être supérieure à la masse maximale de décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude à laquelle le décollage doit être effectué.

3.2 Performances


Les performances de l'avion, déterminées d'après les renseignements qui figurent dans le manuel de vol, sont telles que :

- a) la distance accélération-arrêt nécessaire n'est pas supérieure à la distance accélération-arrêt utilisable ;
- b) la distance de décollage nécessaire n'est pas supérieure à la distance de décollage utilisable ;
- c) la trajectoire de décollage assure une marge verticale de franchissement au moins égale à 15,2 m (50 ft) jusqu'à $D = 500$ m (1 500 ft), puis à $15,2 + 0,01 [D - 500]$ m ($50 + 0,01 [D - 1 500]$ ft) au-dessus de tous les obstacles situés dans une bande de 60 m plus la moitié de l'envergure de l'avion, plus $0,125D$, de part et d'autre de la trajectoire de vol ; toutefois, aucune marge n'est prévue pour les obstacles situés à plus de 1 500 m de part et d'autre de la trajectoire de vol.

La distance D est la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis l'extrémité de la distance de décollage utilisable.

Il n'est pas nécessaire d'étendre l'application de cette disposition au-delà du point auquel l'avion est en mesure d'amorcer, sans autre gain d'altitude, une procédure d'atterrissage à l'aérodrome de décollage ou a atteint l'altitude minimale de sécurité pour commencer son vol vers un autre aérodrome.

Toutefois, la marge latérale de franchissement d'obstacles est susceptible d'être réduite (au-dessous des valeurs indiquées ci-dessus), dans la mesure où cette réduction est justifiée par des dispositions ou des conditions spéciales permettant au pilote d'éviter des écarts latéraux intempestifs par rapport à la trajectoire prévue. Par exemple, une aide radio précise doit, notamment par mauvais temps, aider le pilote à suivre la trajectoire prévue. De même, lorsque le décollage est effectué dans des conditions de visibilité suffisantes, il peut être possible parfois d'éviter des obstacles

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public < RACI 3000 ></p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2019</p>
---	--	--

qui sont clairement visibles mais se trouvent dans les limites latérales indiquées à l'alinéa c) ci-dessus.

Les procédures utilisées pour définir la distance accélération-arrêt nécessaire, la distance de décollage nécessaire et la trajectoire d'envol sont décrites dans l'Appendice au présent exemple.

Dans certains règlements nationaux analogues au présent exemple, les spécifications de performances au décollage sont telles qu'il n'est pas possible de tenir compte de l'augmentation de la distance accélération-arrêt utilisable et de la distance de décollage utilisable au-delà de la valeur spécifiée dans la Section 1 pour la longueur de roulement ou d'hydroplanage utilisable au décollage. Ces règlements spécifient une marge verticale de franchissement d'au moins 15,2 m (50 ft) au-dessus de tous les obstacles situés dans une bande de 60 m de part et d'autre de la trajectoire de vol tant que l'avion se trouve dans les limites de l'aérodrome, et dans une bande de 90 m de part et d'autre de la trajectoire de vol lorsque l'avion se trouve hors des limites de l'aérodrome. Il convient de noter que ces règlements ne prévoient pas d'autre méthode que la méthode des segments (voir l'Appendice au présent exemple) pour déterminer la trajectoire de décollage. On considère que ces règlements sont compatibles avec l'esprit du présent exemple.

3.3 Conditions d'application

Aux fins des dispositions des § 3.1 et 3.2, les performances correspondent aux conditions suivantes :

- a) masse de l'avion au début du décollage ;
- b) altitude égale à l'altitude de l'aérodrome ; et aux fins des dispositions du § 3.2 ;
- c) température ambiante au moment du décollage, pour le § 3.2, alinéas a) et b) seulement ;
- d) pente de la surface dans le sens du décollage (avions terrestres) ;
- e) 50 % au plus de la composante du vent signalée le long de la trajectoire de décollage, si cette composante est dirigée en sens inverse du décollage, et 150 % au moins de cette composante, si elle est dirigée dans le sens du décollage. Dans certains cas d'utilisation des hydravions, on a jugé nécessaire de tenir compte de la composante du vent signalée normale à la direction de décollage.

3.4 Point critique

Pour l'application des dispositions du § 3.2, le point critique choisi afin d'établir que l'avion satisfait aux dispositions du § 3.2, alinéa a), n'est pas plus proche du point de départ du décollage que le point utilisé pour établir que l'avion satisfait aux dispositions du § 3.2, alinéa b), et du § 3.2, alinéa c).

3.5 Virages

Au cas où la trajectoire de vol comporte un virage avec inclinaison latérale de plus de 15°, les marges de franchissement spécifiées au § 3.2, alinéa c), sont augmentées d'une quantité suffisante pendant le virage et la distance D est mesurée le long de la trajectoire prévue.

4. En route

4.1 Un moteur hors de fonctionnement

4.1.1 En tous points de la route ou des déroutements prévus, l'avion dispose, aux altitudes minimales en route, d'une vitesse ascensionnelle en régime stabilisé avec un moteur hors de fonctionnement, déterminée d'après le manuel de vol d'au moins :

$$1) K \left(\frac{V_{AS}}{185,2} \right)^2 \text{ m/s, } V_{AS} \text{ étant exprimée en km/h ;}$$

$$2) K \left(\frac{V_{AS}}{100} \right)^2 \text{ m/s, } V_{AS} \text{ étant exprimée en kt ;}$$

$$3) K \left(\frac{V_{AS}}{100} \right)^2 \text{ ft/min, } V_{AS} \text{ étant exprimée en kt ;}$$

et K ayant la valeur ci-après :

$$K = 4,04 - \frac{5,40}{N} \text{ dans les cas 1) et 2) ; et}$$

$$K = 797 - \frac{1060}{N} \text{ dans le cas 3),}$$

N étant le nombre de moteurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

Il convient de noter qu'on considère en général comme altitude minimale une altitude correspondant à une hauteur d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus de tout obstacle au sol le long et au voisinage de la trajectoire de vol.

4.1.2 Au lieu des dispositions du § 4.1.1, les dispositions ci-après peuvent être appliquées. L'avion est utilisé, tous les moteurs en fonctionnement, à une altitude telle qu'en cas de panne d'un moteur le vol puisse être poursuivi jusqu'à un aéroport où l'atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions du § 5.3, la trajectoire de vol franchissant tous les obstacles situés le long de la route, dans une bande de 8 km (4,3 NM) de part et d'autre de la route prévue, avec une marge d'au moins 600 m (2 000 ft). Si l'on applique cette méthode il convient en outre d'observer les dispositions ci-après :

- a) La vitesse ascensionnelle, déterminée d'après le manuel de vol, pour la masse et l'altitude appropriées, utilisée pour calculer la trajectoire de vol est diminuée d'une quantité égale à :

$$1) \quad K \left(\frac{V_{AS}}{185,2} \right)^2 \text{ m/s, étant } V_{AS} \text{ exprimée en km/h ;}$$

$$2) \quad K \left(\frac{V_{AS}}{100} \right)^2 \text{ m/s, étant } V_{AS} \text{ exprimée en kt ;}$$

$$3) \quad K \left(\frac{V_{AS}}{100} \right)^2 \text{ ft/min, } V_{AS} \text{ étant exprimée en kt ;}$$

et K ayant la valeur ci-après :

$$K = 4,04 - \frac{5,40}{N} \text{ dans les cas 1) et 2) ; et}$$

$$K = 797 - \frac{1060}{N} \text{ dans le cas 3),}$$

N étant le nombre de moteurs.

- b) L'avion satisfait aux dispositions du § 4.1.1 à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aéroport utilisé comme aéroport de décollage.
- c) Après la défaillance du moteur, il est tenu compte de l'influence du vent et de la température sur la trajectoire de vol.

- d) On suppose qu'au fur et à mesure de la progression de l'avion le long de la route prévue, la masse de l'avion diminue progressivement par suite de la consommation normale de carburant et de lubrifiant.
- e) On admet généralement qu'on vidange la quantité de carburant qui n'est pas nécessaire pour atteindre l'aérodrome en question.

4.2 Deux moteurs hors de fonctionnement

(Cette spécification ne s'applique qu'aux avions dotés de quatre moteurs)

On admet la possibilité de défaillance de deux moteurs lorsque l'avion se trouve à plus de 90 minutes de vol (à la vitesse de croisière, tous moteurs en fonctionnement) d'un aérodrome de dégagement en route. À cette fin, on vérifie que, quel que soit le point où cette double défaillance se produit, l'avion, dans la configuration et à la puissance spécifiée dans le manuel de vol, peut ensuite atteindre l'aérodrome de dégagement sans descendre au-dessous de l'altitude minimale. On admet généralement qu'on vidange la quantité de carburant qui n'est pas nécessaire pour atteindre l'aérodrome en question.

5. Atterrissage ou amerrissage

5.1 Masse


La masse calculée pour l'heure d'atterrissage ou d'amerrissage prévue à l'aérodrome de destination prévu ou à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit pas être supérieure à la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude de cet aérodrome.

5.2 Distance d'atterrissage ou d'amerrissage

5.2.1 Aérodromes d'atterrissage ou d'amerrissage prévu

La distance d'atterrissage ou d'amerrissage sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu, déterminée d'après le manuel de vol, ne doit pas être supérieure à 60 % de la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable :

- a) sur la surface d'atterrissage ou d'amerrissage qui convient le mieux par vent nul ; ou, si cette condition est plus défavorable,
- b) sur toute autre surface d'atterrissage ou d'amerrissage qui pourrait devoir être utilisée en raison des conditions de vent prévues pour le moment de l'atterrissage ou de l'amerrissage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

5.2.2 Aérodomes de dégagement

La distance d'atterrissage ou d'amerrissage sur tout aérodomome de dégagement, déterminée d'après le manuel de vol, ne doit pas être supérieure à 70 % de la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable :

- a) sur la surface qui convient le mieux par vent nul ; ou, si cette condition est plus défavorable,
- b) sur toute autre surface qui pourrait devoir être utilisée en raison des conditions de vent prévues pour le moment de l'atterrissage ou de l'amerrissage.

La procédure utilisée pour déterminer la distance d'atterrissage nécessaire est décrite dans l'Appendice au présent exemple.

5.3 Conditions d'application

Aux fins du § 5.2, la distance d'atterrissage ou d'amerrissage ne doit pas dépasser celle qui correspond aux conditions suivantes :

- c) masse calculée de l'avion pour l'heure d'atterrissage ou d'amerrissage prévue ;
- d) altitude égale à l'altitude de l'aérodomome considéré ;
- e) aux fins des § 5.2.1, alinéa a), et 5.2.2, alinéa a), vent nul ;
- f) aux fins des § 5.2.1, alinéa b), et 5.2.2, alinéa b), 50 % au plus de la composante du vent escomptée le long de la trajectoire d'atterrissage ou d'amerrissage si cette composante est dirigée en sens inverse de l'atterrissage ou de l'amerrissage, et 150 % au moins de cette composante si elle est dirigée dans le sens de l'atterrissage ou de l'amerrissage.

APPENDICE À L'EXEMPLE N° 1
SUR LES LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS —
PROCÉDURES UTILISÉES POUR DÉFINIR LES PERFORMANCES
DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE

1. Généralités

1.1 Sauf dispositions contraires, on applique les conditions de l'atmosphère type, par vent nul.

1.2 Les régimes moteur sont établis en admettant que la tension de vapeur d'eau correspond à une humidité relative de 80 % dans les conditions de l'atmosphère type. Lorsque les performances sont établies pour des températures dépassant celle de l'atmosphère type, on admet que la tension de vapeur d'eau à une altitude donnée garde la valeur indiquée ci-dessus pour les conditions de l'atmosphère type.

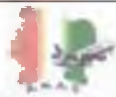
1.3 Chaque groupe de données de performances nécessaire pour une condition de vol donnée est déterminé en admettant que les accessoires de l'installation motrice absorbent la puissance normale correspondant à cette condition de vol.

1.4 On choisit diverses positions des volets hypersustentateurs. Il est loisible de faire dépendre ces positions de la masse, de l'altitude et de la température, dans la mesure compatible avec les techniques acceptables d'exploitation.

1.5 Le centrage est choisi dans les limites admissibles de manière à obtenir la valeur minimale de la performance dans la configuration et à la puissance indiquées dans la spécification considérée.

1.6 Les performances de l'avion sont déterminées de manière à ce que, dans toutes les conditions, les limites d'emploi approuvées pour l'installation motrice ne soient pas dépassées.

1.7 Les performances déterminées sont consignées de manière à pouvoir être utilisées directement pour démontrer la conformité avec les limites d'emploi relatives aux performances des avions.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2. Décollage

2.1 Généralités

2.1.1 Les caractéristiques de performances au décollage sont déterminées :

a) pour les conditions suivantes :

- 1) niveau de la mer ;
- 2) masse de l'avion égale à la masse maximale de décollage au niveau de la mer ;
- 3) surface de décollage horizontale, unie, sèche et dure (avions terrestres) ;
- 4) plan d'eau calme, de densité déclarée (hydravions) ;

b) dans des domaines choisis de variation des paramètres suivants :

- 1) paramètres définissant l'atmosphère, à savoir : altitude, altitude-pression et température ;
- 2) masse de l'avion ;
- 3) vent de vitesse constante parallèle à la direction de décollage ;
- 4) vent de vitesse constante normal à la direction du décollage (hydravions) ;
- 5) pente constante de la surface de décollage (avions terrestres) ;
- 6) type de la surface de décollage (avions terrestres) ;
- 7) état du plan d'eau (hydravions) ;
- 8) densité de l'eau (hydravions) ;
- 9) force du courant (hydravions).

2.1.2 Les méthodes de correction utilisées pour obtenir les caractéristiques de performances correspondant à des valeurs défavorables des paramètres atmosphériques tiennent convenablement compte de toutes augmentations de vitesse et de toutes ouvertures des volets de capot ou des volets de radiateurs qui peuvent être nécessaires, dans les conditions atmosphériques considérées, pour maintenir les températures du moteur entre les limites convenables.

2.1.3 Pour les hydravions, le terme « train d'atterrissage » est à interpréter convenablement pour tenir compte de la manœuvre éventuelle de ballonnets escamotables.

2.2 Vitesse de sécurité au décollage

2.2.1 La vitesse de sécurité au décollage est une vitesse (VC) choisie de manière à n'être pas inférieure à :

- a) 1,20VS1, pour les avions équipés de deux moteurs ;
- b) 1,15VS1, pour les avions équipés de plus de deux moteurs ;
- c) 1,10 fois la vitesse minimale de contrôle, VMC, déterminée comme il est prescrit au § 2.3 ;

VS1 correspondant à la configuration définie au § 2.3.1, alinéas b), c) et d).

2.3 Vitesse minimale de contrôle

2.3.1 La vitesse minimale de contrôle, VMC, est déterminée de manière à ne pas dépasser une vitesse égale à 1,2VS1 (la vitesse VS1 correspondant à la masse maximale au décollage certifiée), les conditions étant les suivantes :

- a) puissance maximale de décollage pour tous les moteurs ;
- b) train d'atterrissage rentré ;
- c) volets hypersustentateurs à la position de décollage ;
- d) volets de capot et volets de radiateurs à la position qu'il est recommandé d'adopter normalement au décollage ;
- e) compensateurs de réactions réglés pour le décollage ;
- f) avion n'étant plus en contact avec le sol et interaction du sol négligeable.

2.3.2 La vitesse minimale de contrôle est telle qu'en cas de défaillance d'un moteur quelconque provoquée à cette vitesse, l'avion doit être repris en main, le moteur restant hors de fonctionnement, et être maintenu en vol rectiligne à cette vitesse, soit avec un dérapage nul, soit avec une inclinaison latérale ne dépassant pas 5°.

2.3.3 Dans l'intervalle de temps qui sépare la défaillance du moteur de la fin du rétablissement de l'avion, le pilote n'a pas à faire preuve d'une habileté, d'une attention ou d'une vigueur exceptionnelle pour éviter, d'une part, de perdre plus d'altitude que ne le comporte la baisse de performances, d'autre part, de s'écarter de plus de 20° de la direction initiale du vol ; en outre, l'avion ne prend pas une assiette dangereuse.

2.3.4 Il est démontré que le maintien de l'avion en vol rectiligne stabilisé à cette vitesse, après reprise en main et avant toute action sur les compensateurs, n'exige pas un effort sur le palonnier supérieur à 800 N et n'oblige pas l'équipage à réduire la puissance des moteurs en fonctionnement.

2.4 Point critique

2.4.1 La trajectoire de décollage et la distance accélération-arrêt sont déterminées en supposant que le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point choisi, dit point critique. Le pilote dispose d'un moyen commode et sûr lui permettant de déterminer le moment où le point critique est atteint.

2.4.2 Si la position du point critique est telle que la vitesse en ce point est inférieure à la vitesse de sécurité au décollage, on démontre que l'avion reste manoeuvrable de façon satisfaisante en cas de défaillance soudaine du moteur le plus défavorable survenant à la plus faible vitesse correspondant au point critique ainsi qu'à toutes les vitesses supérieures, et que le décollage doit être poursuivi avec sécurité avec une habileté normale de pilotage sans avoir à diminuer la poussée des moteurs en fonctionnement.

2.5 Distance accélération-arrêt nécessaire

2.5.1 La distance accélération-arrêt nécessaire est la distance nécessaire pour atteindre le point critique, départ arrêté, puis, en supposant que le moteur le plus défavorable ait une défaillance brusque en ce point, pour immobiliser l'avion s'il s'agit d'un avion terrestre, ou pour réduire sa vitesse à 6 km/h (3 kt) environ s'il s'agit d'un hydravion.

2.5.2 L'utilisation de dispositifs de freinage, en plus des freins sur roues ou au lieu de ces freins, est admissible pour la détermination de cette distance, pourvu que ces dispositifs aient un fonctionnement sûr, que leur utilisation permette d'escompter des résultats homogènes dans des conditions normales d'exploitation, et que le pilote n'ait pas à faire preuve d'une habileté exceptionnelle pour garder l'avion en main.

2.5.3 Le train d'atterrissage reste sorti sur toute cette distance.

2.6 Trajectoire de décollage

2.6.1 Généralités


2.6.1.1 La trajectoire de décollage est déterminée soit par la méthode des segments (§ 2.6.2), soit par la méthode continue (§ 2.6.3), soit par une combinaison acceptable de ces deux méthodes.

2.6.1.2 L'adaptation des dispositions des § 2.6.2.1, alinéa c) 1), et 2.6.3.1, alinéa c), est permise lorsque la trajectoire de décollage est affectée par l'emploi d'un dispositif automatique de changement de pas, à condition qu'il soit démontré que le niveau de sécurité est équivalent à celui prévu par le § 2.6.

2.6.2 Méthode des segments

2.6.2.1 Pour définir la trajectoire de décollage, les segments ci-après sont déterminés :

- a) Distance nécessaire pour la mise en vitesse depuis le départ arrêté jusqu'au point où est atteinte la vitesse de sécurité au décollage, compte tenu des dispositions suivantes :
 - 1) le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner au point critique ;
 - 2) l'avion reste au sol ou près du sol ;
 - 3) le train d'atterrissage reste sorti.
- b) Distance horizontale parcourue et hauteur atteinte par l'avion, à la vitesse de sécurité au décollage, pendant le temps nécessaire à la rétraction du train d'atterrissage, celle-ci étant commencée à la fin du § 2.6.2.1, alinéa a), avec :
 - 1) le moteur le plus défavorable hors de fonctionnement, hélice en moulinet, commande de pas d'hélice à la position qu'il est recommandé d'utiliser normalement au décollage ; cependant, si la fin de la rétraction du train d'atterrissage est postérieure à la fin de l'arrêt de l'hélice déclenché suivant le § 2.6.2.1, alinéa c) 1), on doit supposer que l'hélice est arrêtée pendant le reste du temps nécessaire pour rentrer le train d'atterrissage ;
 - 2) le train d'atterrissage sorti.
- c) Lorsque la fin de la rétraction du train d'atterrissage est antérieure à l'arrêt total de l'hélice, distance horizontale parcourue et hauteur atteinte par l'avion pendant le temps qui s'écoule entre la fin du § 2.6.2.1, alinéa b), et le moment où l'hélice du moteur hors de fonctionnement s'immobilise, lorsque :
 - 1) la manœuvre d'arrêt de l'hélice a été déclenchée au plus tôt à l'instant où l'avion a atteint une hauteur totale de 15,2 m (50 ft) au-dessus de la surface de décollage ;
 - 2) la vitesse de l'avion est égale à la vitesse de sécurité au décollage ;
 - 3) le train d'atterrissage est rentré ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

4) l'hélice du moteur hors de fonctionnement tourne en moulnet, la commande de pas d'hélice étant dans la position qu'il est recommandé d'utiliser normalement au décollage.

d) Distance horizontale parcourue et hauteur atteinte par l'avion pendant le temps qui s'écoule entre la fin du § 2.6.2.1, alinéa c), et l'instant où la durée limite d'utilisation de la puissance de décollage est atteinte, l'avion volant à la vitesse de sécurité au décollage, avec :

- 1) l'hélice du moteur hors de fonctionnement immobilisée ;
- 2) le train d'atterrissage rentré.

Il n'est pas exigé que le temps écoulé depuis le début du décollage dépasse un total de 5 minutes.

e) Pente de la trajectoire de vol, l'avion étant dans la configuration prescrite au § 2.6.2.1, alinéa d), et les moteurs en fonctionnement étant utilisés en respectant les limites d'emploi de la puissance maximale continue, lorsque la durée limite d'utilisation de la puissance de décollage est inférieure à 5 minutes.

2.6.2.2 Si l'on dispose de données satisfaisantes, les variations de la traînée de l'hélice pendant la mise en drapeau et du train d'atterrissage pendant sa rétraction peuvent être prises en considération dans la détermination des portions intéressées des segments.

2.6.2.3 Durant le décollage et le début de la montée, représentés par les segments, la position de la commande des volets hypersustentateurs n'est pas changée ; toutefois, sont permises les manœuvres de cette commande effectuées avant que l'avion atteigne le point critique et 1 minute au moins après que le point critique a été franchi ; dans ce cas, il est démontré que ces manœuvres peuvent être effectuées sans exiger une habileté exceptionnelle, ni une attention ou un effort excessifs de la part du pilote.

2.6.3 Méthode continue

2.6.3.1 La trajectoire de décollage est déterminée d'après un décollage réel au cours duquel :

- a) le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner au point critique ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- b) la montée n'est pas entamée avant que la vitesse de sécurité au décollage soit atteinte et la vitesse de l'avion ne descend pas au-dessous de cette valeur au cours de la montée ultérieure ;
- c) la rétraction du train d'atterrissage n'est pas déclenchée tant que l'avion n'a pas atteint la vitesse de sécurité au décollage ;
- d) la position de la commande des volets hypersustentateurs n'est pas changée ; toutefois, sont permises les manœuvres de cette commande effectuées avant que l'avion atteigne le point critique et 1 minute au moins après que le point critique a été franchi ; dans ce cas, il est démontré que ces manœuvres peuvent être effectuées sans exiger une habileté exceptionnelle, ni une attention ou un effort excessifs de la part du pilote ;
- e) la manœuvre d'arrêt de l'hélice n'est pas déclenchée avant que l'avion ait atteint une hauteur de 15,2 m (50 ft) au moins au-dessus de la surface de décollage.

2.6.3.2 Des méthodes convenables de correction sont définies et utilisées pour tenir compte de toute variation de la vitesse du vent en fonction de l'altitude qui doit se présenter au cours du décollage.


2.7 Distance de décollage nécessaire

La distance de décollage nécessaire est la distance horizontale le long de la trajectoire de décollage entre le début du décollage et le point où l'avion atteint une hauteur de 15,2 m (50 ft) au-dessus de la surface de décollage.

2.8 Variable température

On détermine des coefficients de correction pratique pour la masse de décollage et la distance de décollage afin de tenir compte des écarts de la température par rapport à celle de l'atmosphère type. Ces coefficients sont obtenus comme suit :

- a) Pour tout type d'avion déterminé, on calcule l'influence totale de la température pour le domaine de masses et d'altitudes et pour les températures ambiantes prévues en exploitation. Il est tenu compte de l'influence de la température sur les caractéristiques aérodynamiques comme sur la puissance des moteurs. L'influence totale de la température est exprimée par degré de température sous forme d'une correction de masse, d'une correction de distance de décollage et, le cas échéant, d'une modification de la position du point critique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- b) Lorsqu'on détermine la trajectoire de décollage par la méthode du § 2.6.2, les coefficients de correction de masse et de distance de décollage sont au moins égaux à la moitié des coefficients tenant compte de l'influence totale de la température. Lorsque c'est la méthode du § 2.6.3 qui est utilisée pour cette détermination, les coefficients de correction de masse et de distance de décollage sont égaux aux coefficients tenant compte de l'influence totale de la température. Avec l'une et l'autre méthode, la position du point critique est modifiée de la quantité moyenne nécessaire pour garantir que l'avion doit être immobilisé sur la longueur de la piste, à la température ambiante ; toutefois, la vitesse au point critique n'est pas inférieure à la vitesse minimale à laquelle l'avion est manœuvrable, avec le moteur le plus défavorable hors de fonctionnement.

3. Atterrissage ou amerrissage

3.1 Généralités

Les performances d'atterrissage ou d'amerrissage sont déterminées :

- a) pour les conditions suivantes :
- 1) niveau de la mer ;
 - 2) masse de l'avion égale à la masse maximale d'atterrissage ou d'amerrissage au niveau de la mer ;
 - 3) surface d'atterrissage horizontale, unie, sèche et dure (avions terrestres) ;
 - 4) plan d'eau calme de densité déclarée (hydravions) ;
- b) dans des domaines choisis de variation des paramètres suivants :
- 1) paramètres définissant l'atmosphère, à savoir : altitude ou altitude-pression et température ;
 - 2) masse de l'avion ;
 - 3) vent de vitesse constante parallèle à la direction d'atterrissage ou d'amerrissage ;
 - 4) pente constante de la surface d'atterrissage (avions terrestres) ;
 - 5) type de la surface d'atterrissage (avions terrestres) ;
 - 6) Etat du plan d'eau (hydravions) ;
 - 7) densité de l'eau (hydravions) ;
 - 8) force du courant (hydravions).

3.2 Distance d'atterrissage ou d'amerrissage

La distance d'atterrissage ou d'amerrissage est la distance horizontale qui sépare le point de surface d'atterrissage où l'avion s'immobilise ou, pour les hydravions, le point de la surface d'amerrissage où la vitesse tombe à environ 6 km/h (3 kt), et le point de la surface d'atterrissage ou d'amerrissage que l'avion a franchi avec une marge de 15,2 m (50 ft).

3.3 Technique d'atterrissage ou d'amerrissage

3.3.1 Pour déterminer la distance d'atterrissage ou d'amerrissage :

- a) un régime stabilisé d'approche à une vitesse au moins égale à $1,3V_{SO}$, train d'atterrissage complètement sorti, est maintenu immédiatement avant que l'avion atteigne une hauteur de 15,2 m (50 ft) ;
- b) après être passé à une hauteur de 15,2 m (50 ft), l'avion n'est pas sollicité à piquer et la poussée n'est pas augmentée par application de puissance motrice ;
- c) la commande des volets hypersustentateurs est placée à la position d'atterrissage ; elle reste fixe pendant l'approche finale, l'arrondi, la prise de contact et le parcours sur la surface d'atterrissage ou d'amerrissage tant que la vitesse est supérieure à $0,9V_{SO}$. Lorsque l'avion repose sur la surface d'atterrissage ou d'amerrissage et lorsque la vitesse est réduite à moins de $0,9V_{SO}$, il est permis de changer la position de la commande des volets hypersustentateurs ;
- d) l'atterrissage ou l'amerrissage est effectué d'une manière telle que l'avion n'ait aucune tendance à rebondir, aucune accélération verticale excessive ni aucune tendance dangereuse ou incontrôlable dans les caractéristiques d'évolution au sol (ou à flot) ; la reproduction de cet atterrissage ou de cet amerrissage n'exige ni une habileté exceptionnelle de la part du pilote ni des conditions particulièrement favorables ;
- e) les freins sur roues ne sont pas utilisés d'une manière susceptible de produire une usure excessive des freins ou des pneumatiques et les pressions d'utilisation dans le circuit de freinage ne dépassent pas les pressions d'utilisation approuvées.

3.3.2 En plus des freins sur roues ou au lieu de ces freins, d'autres dispositifs de freinage de fonctionnement sûr peuvent être utilisés pour la détermination de la distance d'atterrissage, pourvu que leur utilisation permette d'escompter des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

résultats homogènes dans des conditions normales d'exploitation sans que le pilote ait à faire preuve d'une habileté exceptionnelle pour garder l'avion en main.

3.3.3 La pente de la trajectoire d'approche stabilisée et les particularités de la technique mise en œuvre pour la détermination de la distance d'atterrissage ou d'amerrissage sont consignées dans le manuel de vol, ainsi que les différences de technique recommandées pour l'atterrissage ou l'amerrissage avec les moteurs les plus défavorables hors de fonctionnement et toute modification sensible de distance d'atterrissage ou d'amerrissage qui en résulte.

Exemple n°2

1. Objet et portée

Le présent exemple a pour objet d'illustrer le niveau de performances visé par les dispositions du Chapitre 5 qui sont applicables aux types d'avions décrits ci-après. Ces éléments figurent en substance au Supplément A aux éditions actuelles des RACI 3000, 3002, 3007.

Nombreux sont les avions de transport civil qui ont été construits et sont exploités conformément à ces règlements. Ces avions sont munis de moteurs à pistons ou de turbopropulseurs, ou encore de turboréacteurs. Ils comprennent des bimoteurs et des quadrimoteurs dont le domaine de masses s'étend de 5 500 kg à 70 000 kg environ ; la vitesse de décrochage V_{SO} varie de 110 à 170 km/h (60 à 90 kt) environ et la charge alaire, de 120 à 350 kg par mètre carré environ. La gamme des vitesses de croisière s'étend jusqu'à 740 km/h (400 kt). Ces avions ont été utilisés sur une gamme très étendue d'altitudes, de températures et d'humidités.

Seule l'expérience acquise doit garantir que le présent exemple illustre le niveau de performances visé par les normes et les pratiques recommandées du Chapitre 5 ; il semble cependant applicable, exception faite de quelques variations nécessaires dans certains cas particuliers, sur une plage bien plus étendue de caractéristiques d'avion. Il convient toutefois de faire des réserves en ce qui concerne un point déterminé. La spécification relative à la distance d'atterrissage n'a pas été obtenue par la même méthode que les autres spécifications et n'est valable que sur la plage de conditions indiquée pour l'Exemple no 1 du présent supplément.

Il n'est pas prévu d'appliquer cet exemple aux avions capables de décollage et atterrissage courts (adacs) ou verticaux (adavs).

La possibilité de l'appliquer aux performances en exploitation tous temps n'a fait l'objet d'aucune étude détaillée. Sa validité n'a donc pas été établie pour les types d'exploitation qui peuvent impliquer des approches avec faible hauteur de décision et faire appel à des techniques et procédures d'utilisation avec faibles minimums météorologiques.

2. Décollage

2.1 Masse


La masse de l'avion au décollage ne doit pas être supérieure à la masse maximale de décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude et pour la température auxquelles le décollage doit être effectué.

2.2 Performances

Les performances de l'avion, déterminées d'après les renseignements qui figurent dans le manuel de vol, sont telles que :

- a) la distance accélération-arrêt nécessaire n'est pas supérieure à la distance accélération-arrêt utilisable ;
- b) la longueur de roulement ou d'hydroplanage nécessaire au décollage n'est pas supérieure à la longueur de roulement ou d'hydroplanage utilisable au décollage ;
- c) la distance de décollage nécessaire n'est pas supérieure à la distance de décollage utilisable ;
- d) la trajectoire nette de décollage, partant du point situé à 10,7 m (35 ft) au-dessus du sol à l'extrémité de la distance de décollage nécessaire, assure une marge verticale de franchissement au moins égale à $6 \text{ m} + 0,005D$ (20 ft + $0,005D$) au-dessus de tous les obstacles situés dans une bande de 60 m plus la moitié de l'envergure de l'avion, plus $0,125D$, de part et d'autre de la trajectoire prévue jusqu'au point pour lequel l'altitude fixée dans le manuel d'exploitation pour le vol en route est atteinte ; toutefois, aucune marge n'est prévue pour les obstacles situés à plus de 1 500 m de part et d'autre de la trajectoire de vol.

La distance D est la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis l'extrémité de la distance de décollage utilisable.

 <p> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 » </p>	<p> Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018 </p>
--	---	---

Il n'est pas nécessaire d'étendre l'application de cette disposition au-delà du point auquel l'avion est en mesure d'amorcer, sans autre gain d'altitude, une procédure d'atterrissage à l'aérodrome de décollage ou a atteint l'altitude minimale de sécurité pour commencer son vol vers un autre aérodrome.

Toutefois, la marge latérale de franchissement d'obstacles est susceptible d'être réduite (au-dessous des valeurs indiquées ci-dessus), dans la mesure où cette réduction est justifiée par des dispositions ou des conditions spéciales permettant au pilote d'éviter des écarts latéraux intempestifs par rapport à la trajectoire prévue. Par exemple, une aide radio précise doit, notamment par mauvais temps, aider le pilote à suivre la trajectoire prévue. De même, lorsque le décollage est effectué dans des conditions de visibilité suffisantes, il peut être possible parfois d'éviter des obstacles qui sont clairement visibles mais se trouvent dans les limites latérales indiquées au § 2.2, alinéa d).

Les procédures utilisées pour définir la distance accélération-arrêt nécessaire, la distance de roulement nécessaire au décollage, la distance de décollage nécessaire et la trajectoire nette d'envol sont décrites dans l'Appendice au présent exemple.

2.3 Conditions d'application Aux fins des dispositions des § 2.1 et 2.2, les performances correspondent aux conditions suivantes :

- a) masse de l'avion au début du décollage ;
- b) altitude égale à l'altitude de l'aérodrome ;
- c) température ambiante au moment du décollage, ou température déclarée donnant un niveau équivalent de performances ; et aux fins des dispositions du § 2.2 :
- d) pente de la surface dans le sens du décollage (avions terrestres) ;
- e) 50 % au plus de la composante du vent signalée le long de la trajectoire de décollage, si cette composante est dirigée en sens inverse du décollage, et 150 % au moins de cette composante, si elle est dirigée dans le sens du décollage.

Dans certains cas d'utilisation des hydravions, on a jugé nécessaire de tenir compte de la composante du vent signalée normale à la direction du décollage.

2.4 Point de perte de puissance

Pour l'application des dispositions du § 2.2, le point de perte de puissance, choisi afin d'établir que l'avion satisfait aux dispositions du § 2.2, alinéa a), n'est pas plus proche

du point de départ du décollage que le point utilisé pour établir que l'avion satisfait aux dispositions du § 2.2, alinéa b), et du § 2.2, alinéa c).

2.5 Virages

La trajectoire nette de décollage peut comporter des virages à condition :

- a) qu'on admette un rayon de virage en régime stabilisé au moins égal au rayon indiqué à cette fin dans le manuel de vol ;
- b) que, si le changement de direction projeté pour la trajectoire de décollage dépasse 15°, la hauteur de la trajectoire nette de vol au-dessus des obstacles soit d'au moins 30 m (100 ft) pendant et après le virage, et qu'il soit tenu compte, par une marge convenable, comme il est prescrit dans le manuel de vol, de la diminution de la pente de montée admise au cours du virage ;
- c) que la distance D soit mesurée le long de la trajectoire prévue.

3. En route

3.1 Tous les moteurs en fonctionnement

En tous points de la route ou des déroutements prévus, le plafond de l'avion (tous moteurs en fonctionnement), correspondant à la masse de l'avion en ce point, en tenant compte de la consommation de carburant et de lubrifiant escomptée, n'est pas inférieur à l'altitude minimale (voir Chapitre 4, § 4.2.6) ou à l'altitude qu'il aurait été prévu, le cas échéant, de conserver pour satisfaire aux dispositions des § 3.2 et 3.3.

3.2 Un moteur hors de fonctionnement

À partir de chaque point de la route et des déroutements prévus, il est possible, au cas où un moteur cesserait de fonctionner, de poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route où l'atterrissage peut être effectué conformément au § 4.2 et, au moment de l'arrivée à cet aérodrome, la pente nette de montée n'est pas négative à une hauteur de 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome.

3.3 Deux moteurs hors de fonctionnement

(cette spécification ne s'applique qu'aux avions dotés de quatre moteurs)

En chaque point de la route ou des déroutements prévus qui se trouve à plus de 90 minutes de vol à la vitesse de croisière (tous moteurs en fonctionnement) d'un

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

aérodrome de dégagement en route, la trajectoire nette de vol, deux moteurs hors de fonctionnement, est telle que l'avion puisse conserver une hauteur de 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de tout obstacle au sol jusqu'à son arrivée au-dessus de cet aérodrome.

La trajectoire nette de vol est la trajectoire qui peut être réalisée à partir de la pente de montée ou de descente escomptée, diminuée de 0,2 %.

3.4 Conditions d'application

On détermine l'aptitude de l'avion à satisfaire aux § 3.1, 3.2 et 3.3 :

- a) soit d'après les valeurs prévues de la température, soit d'après les valeurs déclarées de la température assurant un niveau moyen de performances équivalent ;
- b) d'après les éléments prévus au sujet de la vitesse du vent en fonction de l'altitude et de l'emplacement, qui ont été admis pour l'ensemble du plan de vol ;
- c) dans le cas des § 3.2 et 3.3, d'après la pente de montée ou de descente après perte de puissance spécifiée dans le manuel de vol pour la masse et l'altitude au point considéré ;
- d) en admettant que, si l'avion doit perdre de l'altitude en un point quelconque après la perte de puissance, il possède une pente nette de montée positive suffisante ;
- e) dans le cas du § 3.2, en admettant qu'en chaque point de la route, situé entre le point où est censée se produire la perte de puissance et l'aérodrome choisi, l'altitude de l'avion est supérieure à l'altitude minimale (voir Chapitre 4, § 4.2.6) ;
- f) dans le cas du § 3.2, en tenant compte, par une marge convenable, de l'indécision du pilote et des erreurs de navigation en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque.

4. Atterrissage ou amerrissage

4.1 Masse

La masse calculée pour l'heure d'atterrissage ou d'amerrissage prévue à l'aérodrome de destination prévu ou à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit pas être supérieure à la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude et la température à cet aérodrome.

4.2 Distance d'atterrissage ou d'amerrissage nécessaire


La distance d'atterrissage ou d'amerrissage nécessaire à l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu ou à tout aérodrome de dégagement, déterminée d'après le manuel de vol, ne doit pas être supérieure à la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable :

- a) sur la surface qui convient le mieux par vent nul ; ou, si cette condition est plus défavorable,
- b) sur toute autre surface qui pourrait devoir être utilisée en raison des conditions de vent prévues pour le moment de l'atterrissage ou de l'amerrissage.

4.3 Conditions d'application

Aux fins du § 4.2, la distance d'atterrissage ou d'amerrissage nécessaire correspond aux conditions suivantes :

- a) masse calculée de l'avion pour l'heure d'atterrissage ou d'amerrissage prévue ;
- b) altitude égale à l'altitude de l'aérodrome ;
- c) température escomptée à laquelle l'atterrissage ou l'amerrissage doit être effectué, ou température déclarée donnant un niveau moyen équivalent de performances ;
- d) pente de la surface dans la direction d'atterrissage ;
- e) aux fins du § 4.2, alinéa a), vent nul ;
- f) aux fins du § 4.2, alinéa b), 50 % au plus de la composante du vent escomptée le long de la trajectoire d'atterrissage ou d'amerrissage si cette composante est dirigée en sens inverse de l'atterrissage ou de l'amerrissage, et 150 % au moins de cette composante si elle est dirigée dans le sens de l'atterrissage ou de l'amerrissage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

**APPENDICE À L'EXEMPLE N° 2
SUR LES LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS —
PROCÉDURES UTILISÉES POUR DÉFINIR LES PERFORMANCES
DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE**

1. Généralités

1.1 Sauf dispositions contraires, l'humidité de référence et les conditions de vent nul sont appliquées.

1.2 Les performances de l'avion sont déterminées de manière que les limites de navigabilité approuvées pour l'avion et ses éléments ne soient pas dépassées.

1.3 On choisit les positions de volets hypersustentateurs utilisées pour démontrer la conformité aux spécifications de performances.

D'autres positions sont admises, à condition qu'elles soient compatibles avec des techniques d'exploitation suffisamment simples.

1.4 Le centrage est choisi dans les limites admissibles de manière à obtenir la valeur minimale de la performance dans la configuration et à la puissance indiquées dans la spécification considérée.

1.5 Les performances de l'avion sont déterminées de manière à ce que, dans toutes les conditions, les limites d'emploi approuvées pour l'installation motrice ne soient pas dépassées.

1.6 Certaines configurations des volets de capot ont été spécifiées en fonction de la température d'air maximale prévue, mais d'autres positions peuvent être adoptées, à condition qu'un niveau équivalent de sécurité soit assuré.

1.7 Les performances déterminées sont consignées de manière à pouvoir être utilisées directement pour démontrer la conformité avec les limites d'emploi relatives aux performances des avions.

2. Décollage

2.1 Généralités

2.1.1 Pour les conditions suivantes : pression et température au niveau de la mer en atmosphère type, humidité de référence, l'avion étant à la masse maximale de

décollage correspondante, surface de décollage unie, sèche et dure (avions terrestres) ou plan d'eau calme de densité déclarée (hydravions), on détermine les données ci-après, relatives au décollage :

- a) vitesse de sécurité au décollage et toute autre vitesse utile ;
 - b) point de perte de puissance ;
 - c) critère du point de perte de puissance, par exemple :
lecture de l'anémomètre ;
- } liés aux données
d), e) et f)
- d) distance accélération-arrêt nécessaire ;
 - e) longueur de roulement ou d'hydroplanage nécessaire au décollage ;
 - f) distance de décollage nécessaire ;
 - g) trajectoire nette d'envol ;
 - h) rayon de virage à la vitesse angulaire 1 (180° à la minute) ; à la vitesse linéaire utilisée pour déterminer la trajectoire nette de décollage et réduction correspondante de la pente de montée ; ces données sont déterminées dans les conditions spécifiées au § 2.9.

2.1.2 Cette détermination est effectuée pour des domaines choisis de variation des paramètres ci-après :

- a) masse de l'avion ;
- b) altitude-pression au niveau de la surface de décollage ;
- c) température extérieure ;
- d) vent de vitesse constante parallèle à la direction du décollage ;
- e) vent de vitesse constante normal à la direction du décollage (hydravions) ;
- f) pente de la surface de décollage sur la distance de décollage nécessaire (avions terrestres) ;
- g) Etat du plan d'eau (hydravions) ;
- h) densité de l'eau (hydravions) ;
- i) force du courant (hydravions) ;
- j) point de perte de puissance (sous réserve des dispositions du § 2.4.3).

2.1.3 Pour les hydravions, le terme train d'atterrissage est à interpréter convenablement pour tenir compte de la manœuvre éventuelle de ballonnets escamotables.

2.2 Vitesse de sécurité au décollage

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2.2.1 La vitesse de sécurité au décollage est une vitesse (VC) choisie de manière à n'être pas inférieure à :

- a) $1,20V_{S1}$, pour les avions équipés de deux moteurs ;
- b) $1,15V_{S1}$, pour les avions équipés de plus de deux moteurs ;
- c) 1,10 fois la vitesse minimale de contrôle, VMC, déterminée comme il est prescrit au § 2.3 ;
- d) la vitesse minimale prescrite au § 2.9.7.6 ;

V_{S1} correspondant à la configuration de décollage.

Voir Exemple n°1 pour la définition de V_{S1} .

2.3 Vitesse minimale de contrôle

2.3.1 La vitesse minimale de contrôle est telle qu'en cas de défaillance d'un moteur quelconque provoquée à cette vitesse, l'avion peut être repris en main, le moteur restant hors de fonctionnement, et être maintenu en vol rectiligne à cette vitesse soit avec un dérapage nul, soit avec une inclinaison latérale ne dépassant pas 5° .

2.3.2 Dans l'intervalle de temps qui sépare la défaillance du moteur de la fin du rétablissement de l'avion, le pilote n'a pas à faire preuve d'une habileté, d'une attention ou d'une vigueur exceptionnelles pour éviter, d'une part, de perdre plus d'altitude que ne le comporte la baisse de performances, d'autre part, de s'écarter de plus de 20° de la direction initiale du vol ; en outre, l'avion ne prend pas une assiette dangereuse.

2.3.3 Il est démontré que le maintien de l'avion en vol rectiligne stabilisé à cette vitesse, après reprise en main et avant toute action sur les compensateurs, n'exige pas un effort sur le palonnier supérieur à 800 N et n'oblige pas l'équipage à réduire la puissance des moteurs en fonctionnement.

2.4 Point de perte de puissance

2.4.1 Le point de perte de puissance est le point auquel on suppose que se produit brusquement une perte totale de puissance du moteur le plus défavorable du point de vue des performances dans le cas considéré. Si la vitesse de sécurité au décollage est supérieure à la vitesse au point de perte de puissance, on montre qu'à toute vitesse égale ou supérieure à la plus faible valeur de cette dernière, l'avion conserve une maniabilité suffisante en cas de défaillance brusque du moteur le plus défavorable et que le décollage peut être poursuivi avec sécurité sans exiger une habileté exceptionnelle de la part du pilote et :

- a) sans diminuer la poussée des moteurs en fonctionnement ;
- b) sans que les caractéristiques deviennent telles que la maniabilité de l'avion sur une piste humide s'avère insuffisante.

2.4.2 Si le moteur le plus défavorable varie suivant la configuration et si cette variation a une influence sensible sur les performances, on considère séparément pour chaque segment le groupe le plus défavorable ou bien on montre que les performances établies sont valables quel que soit le moteur défaillant.

2.4.3 Le point de perte de puissance est choisi pour déterminer la distance de décollage nécessaire, la longueur de roulement ou d'hydroplanage nécessaire au décollage, ainsi que la distance accélération-arrêt nécessaire. Le pilote dispose de moyens simples et sûrs pour déterminer le moment où le point de perte de puissance est atteint.

2.5 Distance accélération-arrêt nécessaire


2.5.1 La distance accélération-arrêt nécessaire est la distance nécessaire pour atteindre le point de perte de puissance, départ arrêté, puis, en supposant que le moteur le plus défavorable ait une défaillance brusque en ce point, pour immobiliser l'avion s'il s'agit d'un avion terrestre, ou pour réduire sa vitesse à 9 km/h (5 kt) environ s'il s'agit d'un hydravion.

2.5.2 L'utilisation de dispositifs de freinage, en plus des freins sur roue ou au lieu de ces freins, est admissible pour la détermination de cette distance, pourvu que ces dispositifs aient un fonctionnement sûr, que leur utilisation permette d'escompter des résultats homogènes dans des conditions normales d'exploitation et que le pilote n'ait pas à faire preuve d'une habileté exceptionnelle pour garder l'avion en main.

2.6 Distance de roulement ou d'hydroplanage nécessaire au décollage

La distance de roulement ou d'hydroplanage nécessaire au décollage est égale à la plus grande des deux distances suivantes :

1,15 fois la distance nécessaire, tous les moteurs en fonctionnement, pour atteindre, départ arrêté, la vitesse de sécurité au décollage ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

1,00 fois la distance nécessaire pour atteindre, départ arrêté, la vitesse de sécurité au décollage, en supposant que le moteur le plus défavorable a une défaillance au point de perte de puissance.

2.7 Distance de décollage nécessaire

2.7.1 La distance de décollage nécessaire est la distance nécessaire pour atteindre, après défaillance du moteur le plus défavorable au point de perte de puissance, une hauteur au-dessus de la surface de décollage égale à :

10,7 m (35 ft), pour les avions à deux moteurs ;

15,2 m (50 ft), pour les avions à quatre moteurs.

2.7.2 Les hauteurs mentionnées ci-dessus sont celles que l'avion dépasse tout juste lorsqu'il suit la trajectoire de vol correspondante sans inclinaison latérale, train d'atterrissage sorti.

En fixant le début de la trajectoire nette d'envol au point où la trajectoire est à 10,7 m (35 ft) au-dessus de la surface d'atterrissage, le § 2.8 et les spécifications correspondantes relatives à l'exploitation garantissent que les marges nettes de franchissement sont respectées.

2.8 Trajectoire nette d'envol

2.8.1 La trajectoire nette d'envol commence à une hauteur de 10,7 m (35 ft) à l'extrémité de la distance de décollage nécessaire et s'étend jusqu'à une hauteur d'au moins 450 m (1 500 ft) ; elle est calculée à partir de la trajectoire avec un moteur hors de fonctionnement dans les conditions spécifiées au § 2.9, sa pente étant en chaque point égale à la pente escomptée de montée diminuée de :

0,5 %, pour les avions équipés de deux moteurs ;

0,8 %, pour les avions équipés de quatre moteurs.

2.8.2 Les performances escomptées pour la position des volets hypersustentateurs et la puissance au décollage considérées sont obtenues à la vitesse de sécurité au décollage choisie ; elles sont sensiblement obtenues pour une vitesse de 9 km/h (5 kt) inférieure.

2.8.3 En outre, les effets des virages appréciables sont consignés comme suit dans le manuel de vol :

Rayon. On consigne dans le manuel de vol le rayon correspondant à un virage de vitesse angulaire 1 (180° par minute) par vent nul aux différentes vitesses vraies correspondant aux vitesses de sécurité au décollage pour chaque position des volets hypersustentateurs utilisée pour déterminer la trajectoire nette d'envol au-dessous du point situé à 450 m (1 500 ft) de hauteur.

Modification des performances. La diminution approximative des performances due aux virages décrits ci-dessus est consignée dans le manuel de vol et correspond à un changement de pente de

$$\left[0,5 \left(\frac{V}{185,2} \right)^2 \right] \quad \% \text{ où } V \text{ est la vitesse vraie en km/h ; et}$$

$$\left[0,5 \left(\frac{V}{100} \right)^2 \right] \quad \% \text{ où } V \text{ est la vitesse vraie en nœuds.}$$


2.9 Conditions

2.9.1 Vitesse

2.9.1.1 Pour la détermination de la distance de décollage nécessaire, la vitesse de sécurité au décollage choisie est atteinte avant d'arriver à l'extrémité de la distance de décollage nécessaire.

2.9.1.2 Pour la détermination de la partie de la trajectoire nette d'envol située au-dessous de 120 m (400 ft), on conserve la vitesse de sécurité au décollage choisie, c'est-à-dire qu'aucune accélération n'est à prévoir avant que cette hauteur soit atteinte.

2.9.1.3 Pour la détermination de la partie de la trajectoire nette d'envol située au-dessus de 120 m (400 ft), la vitesse n'est pas inférieure à la vitesse de sécurité au décollage choisie. Si la vitesse de l'avion est augmentée, entre une hauteur de 120 m (400 ft) et une hauteur de 450 m (1 500 ft), on suppose que l'accélération s'est produite en palier et qu'elle a une valeur égale à l'accélération vraie disponible, diminuée d'une quantité correspondant à la pente de montée spécifiée au § 2.8.1.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

d'envol, l'ouverture des volets de capot et la vitesse sont telles que, à la température d'air maximale prévue, les limites appropriées de température ne sont pas dépassées au cours d'un vol en régime stabilisé. Au début du décollage, les volets de capot de tous les moteurs sont ouverts comme il est indiqué ci-dessus. On peut supposer que les volets de capot du moteur hors de fonctionnement sont fermés lorsque l'avion atteint l'extrémité de la distance de décollage nécessaire.

2.9.5 Moteurs

2.9.5.1 Du point de départ au point de perte de puissance, tous les moteurs peuvent fonctionner à la puissance maximale de décollage. Les moteurs en fonctionnement ne sont pas utilisés à la puissance maximale de décollage pendant une durée supérieure à la durée autorisée d'emploi de cette puissance.

2.9.5.2 À la fin de la période pendant laquelle la puissance de décollage peut être utilisée, les limites d'emploi de la puissance maximale continue ne sont pas dépassées. Le temps pendant lequel la puissance maximale de décollage peut être utilisée est censé commencer au début de la longueur de roulement ou d'hydroplanage au décollage.

2.9.6 Hélices


Au point de départ, toutes les hélices sont au pas recommandé pour le décollage. On ne commence la mise en drapeau ou l'augmentation de pas d'une hélice qu'après avoir atteint l'extrémité de la distance de décollage nécessaire, à moins que cette manœuvre ne soit effectuée par un dispositif automatique ou autosélectif.

2.9.7 Technique

2.9.7.1 Sur la partie de la trajectoire nette d'envol située au-dessous de 120 m (400 ft), on n'effectue aucun changement de configuration ou de puissance susceptible de diminuer la pente de montée.

2.9.7.2 Dans des conditions réelles ou fictives de vol, la technique est telle que la pente ne devienne négative en aucun point de la trajectoire nette d'envol.

2.9.7.3 La technique choisie pour les segments de la trajectoire de vol parcourus en régime stabilisé qui ne font pas l'objet de spécifications numériques de montée est telle que la pente nette de montée ne soit pas inférieure à 0,5 %.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2.9.7.4 On détermine et on note les données qui peuvent être nécessaires pour piloter l'avion d'une manière compatible avec les performances consignées dans le manuel de vol.

2.9.7.5 L'avion est maintenu au sol ou à proximité du sol jusqu'au point où il est permis de commencer à rentrer le train d'atterrissage.

2.9.7.6 Le pilote n'essaie pas de quitter le sol avant d'avoir atteint une vitesse supérieure d'au moins :

15 % à la vitesse minimale possible de décollage, tous les moteurs en fonctionnement ;
7 % à la vitesse minimale possible de décollage, le moteur le plus défavorable étant hors de fonctionnement ; toutefois, ces marges peuvent être réduites respectivement à 10 % et à 5 %, lorsque la vitesse de décollage est limitée par les caractéristiques géométriques du train d'atterrissage et non par les caractéristiques de décrochage avec interaction du sol.

Pour se conformer à cette spécification, on s'efforce de faire décoller l'avion à des vitesses de plus en plus faibles (en utilisant normalement les commandes ; toutefois, la gouverne de profondeur est braquée vers le haut plus tôt et plus à fond qu'en utilisation normale), jusqu'à ce que soit établie la possibilité de quitter le sol à une vitesse conforme aux présentes spécifications et de terminer le décollage. Il est reconnu qu'on ne dispose pas, au cours de la manœuvre d'essai, de la marge habituelle de déplacement de la commande, correspondant aux techniques normales d'exploitation et aux renseignements de performances consignés dans le manuel de vol.

2.10 Méthodes de calcul

2.10.1 Généralités

Les longueurs de terrain nécessaires au décollage sont déterminées d'après des mesures effectuées au cours d'essais réels de décollage et de roulement ou d'hydroplanages réels. La trajectoire nette d'envol est déterminée en calculant séparément chaque segment d'après les performances obtenues en régime stabilisé.

2.10.2 Trajectoire nette d'envol

Il n'est pas tenu compte d'un changement de configuration tant que ce changement n'est pas complet, à moins qu'on ne dispose de données plus précises qui permettent une hypothèse plus favorable ; il n'est pas tenu compte de l'effet de sol.

2.10.3 Distance de décollage nécessaire

Des corrections appropriées sont apportées pour tenir compte du gradient vertical de la vitesse du vent.

3. Atterrissage ou amerrissage

3.1 Généralités

La distance d'atterrissage ou d'amerrissage est déterminée :

a) pour les conditions suivantes :

- 1) niveau de la mer ;
- 2) masse de l'avion égale à la masse maximale d'atterrissage ou d'amerrissage au niveau de la mer ;
- 3) surface d'atterrissage horizontale, unie, sèche et dure (avions terrestres) ;
- 4) plan d'eau calme de densité déclarée (hydravions) ;

b) dans les domaines choisis de variation des paramètres suivants :

- 1) paramètres définissant l'atmosphère, à savoir : altitude ou altitude-pression et température ;
- 2) masse de l'avion ;
- 3) vent de vitesse constante parallèle à la direction d'atterrissage ou d'amerrissage ;
- 4) pente constante de la surface d'atterrissage (avions terrestres) ;
- 5) nature de la surface d'atterrissage (avions terrestres) ;
- 6) Etat du plan d'eau (hydravions) ;
- 7) densité de l'eau (hydravions) ;
- 8) force du courant (hydravions).

3.2 Distance d'atterrissage ou d'amerrissage nécessaire

La distance d'atterrissage ou d'amerrissage nécessaire est égale à 1/0,7 fois la distance horizontale qui sépare le point de la surface d'atterrissage où l'avion s'immobilise ou, pour les hydravions, le point de la surface d'amerrissage où la vitesse tombe à environ 9 km/h (5 kt), et le point de la surface d'atterrissage ou d'amerrissage que l'avion a franchi avec une marge de 15,2 m (50 ft).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Certains Etats ont jugé nécessaire d'utiliser un coefficient de 1/0,6 au lieu de 1/0,7.

3.3 Technique d'atterrissage ou d'amerrissage

3.3.1 Pour déterminer la distance d'atterrissage ou d'amerrissage :


- a) un régime stabilisé d'approche à une vitesse au moins égale à $1,3V_{SO}$, train d'atterrissage complètement sorti, est maintenu immédiatement avant que l'avion atteigne une hauteur de 15,2 m (50 ft) ;

Voir Exemple n° 1 pour la définition de V_{SO} .

- b) après être passé à une hauteur de 15,2 m (50 ft), l'avion n'est pas sollicité à piquer et la poussée n'est pas augmentée par application de puissance motrice ;
- c) la puissance n'est pas réduite de telle manière que la puissance utilisée pour satisfaire à la spécification de montée en cas d'atterrissage manqué ne pourrait être obtenue en moins de 5 secondes si elle était choisie en n'importe quel point de la descente jusqu'au point d'atterrissage ou d'amerrissage ;
- d) l'inversion de pas ou l'inversion de poussée ne sont pas utilisées pour déterminer la distance d'atterrissage ou d'amerrissage lorsqu'on applique cette méthode et le facteur de distance d'atterrissage ou d'amerrissage. Le petit pas au sol est utilisé si le rapport traînée/poids effectif pour la partie de la distance d'atterrissage ou d'amerrissage parcourue en vol n'est pas moins bon que pour un avion équipé de moteurs alternatifs ;

Cette disposition ne signifie pas qu'il faille décourager l'inversion de pas, l'inversion de poussée, ou l'utilisation du petit pas au sol.

- e) la commande des volets hypersustentateurs est placée à la position d'atterrissage ; elle reste fixe pendant l'approche finale, l'arrondi, la prise de contact et le parcours sur la surface d'atterrissage ou d'amerrissage tant que la vitesse est supérieure à $0,9V_{SO}$. Lorsque l'avion repose sur la surface d'atterrissage ou d'amerrissage et lorsque la vitesse est réduite à moins de $0,9V_{SO}$, il est permis de changer la position de la commande des volets hypersustentateurs ;
- f) l'atterrissage ou l'amerrissage est effectué d'une manière telle que l'avion n'ait aucune tendance à rebondir, aucune accélération verticale excessive ni aucune manifestation d'autres caractéristiques d'évolution peu souhaitables ; la

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

reproduction de cet atterrissage ou de cet amerrissage n'exige ni une habileté exceptionnelle de la part du pilote ni des conditions particulièrement favorables ;

- g) les freins sur roues ne sont pas utilisés d'une manière susceptible de produire une usure excessive des freins ou des pneumatiques et les pressions d'utilisation dans le circuit de freinage ne dépassant pas les pressions d'utilisation approuvées.

3.3.2 La pente de la trajectoire d'approche stabilisée et les particularités de la technique mise en œuvre pour la détermination de la distance d'atterrissage ou d'amerrissage sont consignées dans le manuel de vol, ainsi que les différences de technique recommandées pour l'atterrissage ou l'amerrissage avec le moteur le plus défavorable hors de fonctionnement et toute modification sensible de distance d'atterrissage ou d'amerrissage qui en résulte.

**SUPPLÉMENT C. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'EXPLOITATION D'AVIONS
À TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES
D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE, Y COMPRIS
LES VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)
*Complément aux dispositions du Chapitre 4, § 4.7***

1. Introduction

1.1 Le présent supplément a pour objet de donner des orientations sur les dispositions générales du Chapitre 4, section 4.7, concernant les vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes de temps de vol jusqu'à un aéroport de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé. Ces orientations aideront aussi les Etats à établir un seuil de temps et à approuver un temps de déroutement maximal pour un exploitant et un type d'avion particuliers. Les dispositions du Chapitre 4, section 4.7, sont divisées en :

- a) dispositions de base applicables à tous les avions qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de dégagement en route ;
- b) dispositions applicables aux vols sur des routes où le seuil de temps est dépassé, jusqu'à un temps de déroutement maximal, approuvé par l'Etat de Côte d'Ivoire, qui peut être différent pour chaque combinaison exploitant/type d'avion. Ce supplément contient aussi des indications sur les moyens de réaliser le niveau de sécurité nécessaire prévu.

1.2 Comme le seuil de temps, le temps de déroutement maximal correspond à une distance entre un point sur une route et un aéroport de dégagement en route, pour laquelle l'Etat de Côte d'Ivoire doit accorder une approbation. Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal d'un exploitant, l'Etat doit examiner non seulement la distance que l'avion peut franchir, compte tenu de toute limitation liée à son certificat de type, mais aussi de l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires.

1.3 Le texte qui suit est structuré de manière à présenter les éléments indicatifs qui concernent tous les vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de dégagement en route effectués par des avions à turbomachines (section 2), puis les éléments concernant les vols à temps de déroutement prolongé (section 3). La section sur les EDTO est elle-même divisée en éléments sur les dispositions générales (section 3.1), éléments sur les dispositions applicables aux avions équipés de plus de

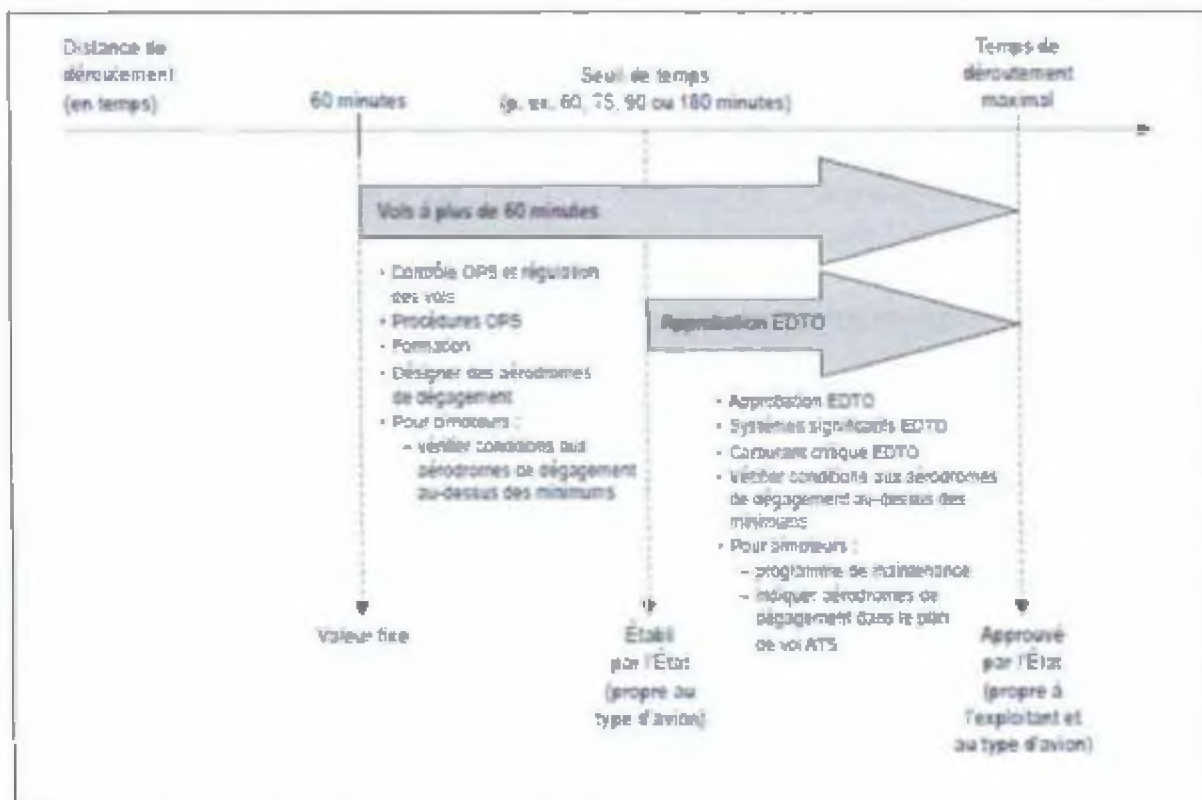


deux moteurs (section 3.2) et éléments sur les dispositions concernant les avions bimoteurs (section 3.3). La section concernant les avions équipés de deux moteurs et celle qui s'applique aux avions équipés de plus de deux moteurs sont structurées exactement de la même manière. Il y a lieu de noter que ces sections peuvent sembler similaires et donc répétitives, mais les exigences diffèrent selon le type d'avion. On doit se reporter aux sections 2, § 3.1 et 3.2 ou 3.3, selon que l'avion considéré est équipé de plus de deux moteurs ou de deux moteurs.

2. Vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route

2.1 Généralités

2.1.1 Toutes les dispositions relatives aux vols d'avions à turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route s'appliquent également aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO). La Figure D-1 est une représentation générique de l'intégration des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route et des vols EDTO.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Figure D-1. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO

2.1.2 Dans l'application des dispositions du Chapitre 4, section 4.7, relatives aux avions à turbomachines, il y a lieu de comprendre que :

- a) par « procédures de contrôle d'exploitation », on entend l'exercice, par l'exploitant, de la responsabilité liée à l'entreprise, la poursuite et la cessation ou le déroutement d'un vol ;
- b) par « procédures de régulation des vols », on entend les modalités de contrôle et de supervision des vols. Cette indication n'implique pas d'exigence particulière concernant des agents techniques d'exploitation titulaires de licence ou un système complet de suivi des vols ;
- c) par « procédures d'exploitation », on entend la spécification de l'organisation et des méthodes établies dans le ou les manuels pertinents pour l'exécution des procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ; elles doivent comprendre au moins une description des responsabilités liées à l'entreprise, la poursuite et la cessation ou le déroutement de chaque vol ainsi que de la méthode de contrôle et de supervision de l'exploitation aérienne ;
- d) par « programme de formation », on entend la formation des pilotes et des agents techniques d'exploitation en ce qui a trait aux vols visés par la présente section et les suivantes.

2.1.3 Il n'est pas obligatoire que les avions à turbomachines utilisés sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route reçoivent une approbation supplémentaire particulière de l'Etat de Côte d'Ivoire, à moins qu'ils n'effectuent des vols à temps de déroutement prolongé.

2.2 Conditions à utiliser pour convertir les temps de déroutement en distances

2.2.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une « vitesse avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) approuvée » ou une « vitesse tous moteurs en fonctionnement (AEO) approuvée » est une vitesse quelconque qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion.

2.2.2 Détermination de la distance correspondant à 60 minutes — avions à deux turbomachines

2.2.2.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit choisir une vitesse OEI approuvée. La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après une croisière de 60 minutes, en ISA et en air calme, comme



l'illustre la Figure D-2. Pour le calcul des distances, on peut tenir compte de la descente progressive.



Figure D-2. Distance 60 minutes --- Avions à deux turbomachines

2.2.3 Détermination de la distance correspondant à 60 minutes — avions équipés de plus de deux turbomachines

2.2.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit choisir une vitesse AEO approuvée. La distance est calculée du point où commence le déroutement jusqu'au point atteint après une croisière de 60 minutes, en ISA et en air calme, comme l'illustre la Figure D-3.

2.3 Formation

2.3.1 Les programmes de formation doivent faire en sorte que les prescriptions du Chapitre 9, section 9.4.3.2, concernant notamment la qualification de route, la préparation des vols, le concept de l'exploitation EDTO et les critères relatifs aux déroutements, soient respectées.

2.4 Spécifications relatives à la régulation des vols et à l'exploitation

2.4.1 Dans l'application des dispositions générales du Chapitre 4 concernant la régulation des vols, il convient d'apporter une attention particulière aux conditions qui pourraient prévaloir chaque fois qu'un vol se trouve à plus de

60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route (dégradation des systèmes et altitude de vol réduite). Pour le respect des spécifications du Chapitre 4, section 4.7, il faudrait tenir compte au moins des aspects suivants :

- a) désigner des aérodromes de dégagement en route ;

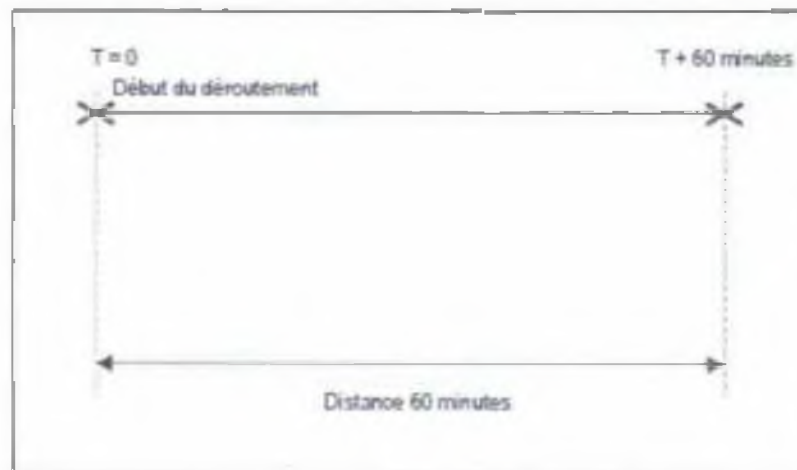



Figure D-3. Distance 60 minutes — Avions équipés de plus de deux turbomachines

- b) veiller à ce que, avant le départ, l'équipage de conduite reçoive les renseignements les plus récents sur les aérodromes de dégagement en route désignés, notamment sur leur état opérationnel et les conditions météorologiques, et, pendant le vol, mettre à la disposition de l'équipage de conduite des moyens d'obtenir les renseignements météorologiques les plus récents ;
- c) méthodes pour permettre des communications bilatérales entre l'avion et le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant ;
- d) veiller à ce que l'exploitant dispose d'un moyen de surveiller les conditions le long de la route prévue, y compris les aérodromes de dégagement en route désignés, et à ce que des procédures soient en place pour que l'équipage de conduite soit avisé de toute situation qui peut nuire à la sécurité du vol ;
- e) veiller à ce que la route prévue ne soit pas située au-delà du seuil de temps établi pour l'avion, à moins que l'exploitant n'ait reçu une approbation d'exploitation EDTO ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

- f) Etat de fonctionnement des systèmes avant le vol, y compris Etat des éléments figurant sur la liste minimale d'équipements ;
- g) installations et moyens de communication et de navigation ;
- h) besoins en carburant ;
- i) disponibilité de renseignements pertinents concernant les performances pour le ou les aérodromes de dégagement en route désignés.

2.4.2 De plus, pour un vol effectué par un avion à deux turbomachines, il est obligatoire que, avant le départ du vol et pendant le vol, les conditions météorologiques aux aérodromes de dégagement en route désignés doivent être, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.

2.5 Aérodromes de dégagement en route

2.5.1 Des aérodromes vers lesquels l'aéronef peut poursuivre son vol si un déroutement devient nécessaire en route, qui offrent les services et installations requis, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et dont on prévoit qu'ils doivent être opérationnels, en cas de besoin, doivent être désignés pour chaque voi sur une route située à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route.


Les aérodromes de départ et de destination peuvent aussi être des aérodromes de dégagement en route.

3. Spécifications relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)

3.1 Concept de base

3.1.1 En plus des dispositions de la section 2, les dispositions de la présente section s'appliquent à l'exploitation d'avions équipés de deux turbomachines ou plus sur des routes où le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route dépasse le seuil de temps établi par l'Etat de Côte d'Ivoire (vols à temps de déroutement prolongé).

3.1.2 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.1.2.1 Les systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO peuvent être le système de propulsion de l'avion et tout autre système de l'avion dont une panne ou un dysfonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement est particulièrement important pour la sécurité de la poursuite du vol et celle de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

3.1.2.2 Plusieurs des systèmes de l'avion qui sont indispensables à l'exploitation à temps de déroutement non prolongé devront peut-être faire l'objet d'un nouvel examen pour s'assurer que le niveau de redondance ou la fiabilité suffiront pour appuyer la sécurité de l'exécution de vols à temps de déroutement prolongé.

3.1.2.3 Le temps de déroutement maximal ne doit pas dépasser les limites de temps applicables aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO éventuellement établies, qui sont indiquées dans le manuel de vol de l'avion directement ou par référence, réduites d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.1.2.4 L'évaluation du risque de sécurité spécifique à effectuer pour obtenir l'approbation d'exécuter des vols sur des routes où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO est dépassée, évaluation qui est prévue par les dispositions du Chapitre 4, § 4.7.2.3.1, doit être basée sur les orientations relatives à la gestion du risque de sécurité figurant dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859). Les dangers doivent être déterminés et les risques de sécurité évalués en fonction de la probabilité prévue et de la gravité des conséquences, sur la base de la pire des situations prévisibles. À propos des divers points de l'évaluation spécifique, il y a lieu de comprendre que :

- a) par « capacités de l'exploitant », on entend l'expérience en service quantifiable acquise par l'exploitant, son dossier de conformité, les possibilités de l'avion et une fiabilité opérationnelle générale, qui :
 - 1) suffit pour appuyer des vols sur des routes où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO est dépassée ;
 - 2) met en évidence la capacité de l'exploitant à suivre les changements et à intervenir en temps utile ; et
 - 3) donne à croire que les processus établis par l'exploitant qui sont nécessaires au succès et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé sont efficaces pour ces vols ;
- b) par « fiabilité générale de l'avion », on entend :

- 1) fiabilité par rapport à des normes chiffrées, compte tenu du nombre de moteurs, des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO et de tout autre facteur qui peut influencer sur un vol utilisant une route où la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO particulier est dépassée ; et
 - 2) données pertinentes de l'avionneur et données du programme de fiabilité de l'exploitant utilisées comme base pour déterminer la fiabilité générale de l'avion et de ses systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO ;
- c) par « fiabilité de chaque système visé par une limite de temps », on entend fiabilité par rapport à des normes chiffrées de conception, d'essai et de suivi qui garantissent la fiabilité de chaque système significatif pour l'exploitation EDTO particulier auquel s'applique une limite de temps ;
- d) par « renseignements pertinents provenant de l'avionneur », on entend les données et les caractéristiques techniques de l'avion ainsi que les données opérationnelles du parc mondial fournies par l'avionneur et utilisées comme base pour déterminer la fiabilité générale de l'avion et de ses systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO ;
- e) par « mesures d'atténuation spécifiques », on entend les stratégies d'atténuation utilisées dans la gestion du risque de sécurité, sur lesquelles le constructeur est d'accord, qui garantissent le maintien d'un niveau de sécurité équivalent.

Ces mesures précises doivent être basées sur :

- 1) l'expertise technique (p. ex. données, éléments de preuve) qui justifie l'admissibilité de l'exploitant à une approbation lui permettant d'effectuer des vols qui ne respectent pas la limite de temps applicable au système significatif pour l'exploitation EDTO concerné ;
- 2) une évaluation des dangers pertinents, de leur probabilité et de la gravité des conséquences qui peuvent nuire à la sécurité du vol sur une route qui ne respecte pas la limite de temps applicable à un système significatif pour l'exploitation EDTO particulier.

3.1.3 Seuil de temps

3.1.3.1 Il y a lieu de comprendre que le seuil de temps établi conformément au Chapitre 4, section 4.7, n'est pas une limite d'exploitation. Il correspond à un temps de vol jusqu'à un aéroport de décollage en route, temps de vol que l'Etat de Côte d'Ivoire a établi comme seuil EDTO, au-delà duquel il faut apporter une

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public - RACI 3000 -</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

attention particulière aux possibilités de l'avion ainsi qu'à l'expérience opérationnelle pertinente de l'exploitant avant d'accorder une approbation EDTO.

3.1.4 Temps de déroutement maximal

3.1.4.1 Il y a lieu de comprendre que le temps de déroutement maximal approuvé conformément au Chapitre 4, section 4.7, doit tenir compte de la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), pour le type d'avion particulier et l'expérience de l'exploitant en matière d'exploitation et de vols EDTO, le cas échéant, avec le type d'avion considéré, ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

3.2 Exploitation EDTO d'avions équipés de plus de deux turbomachines

3.2.1 Généralités

3.2.1.1 En plus des dispositions des sections 2 et 3.1, les dispositions de la présente section s'appliquent en particulier aux avions équipés de plus de deux turbomachines (voir Figure D-4).

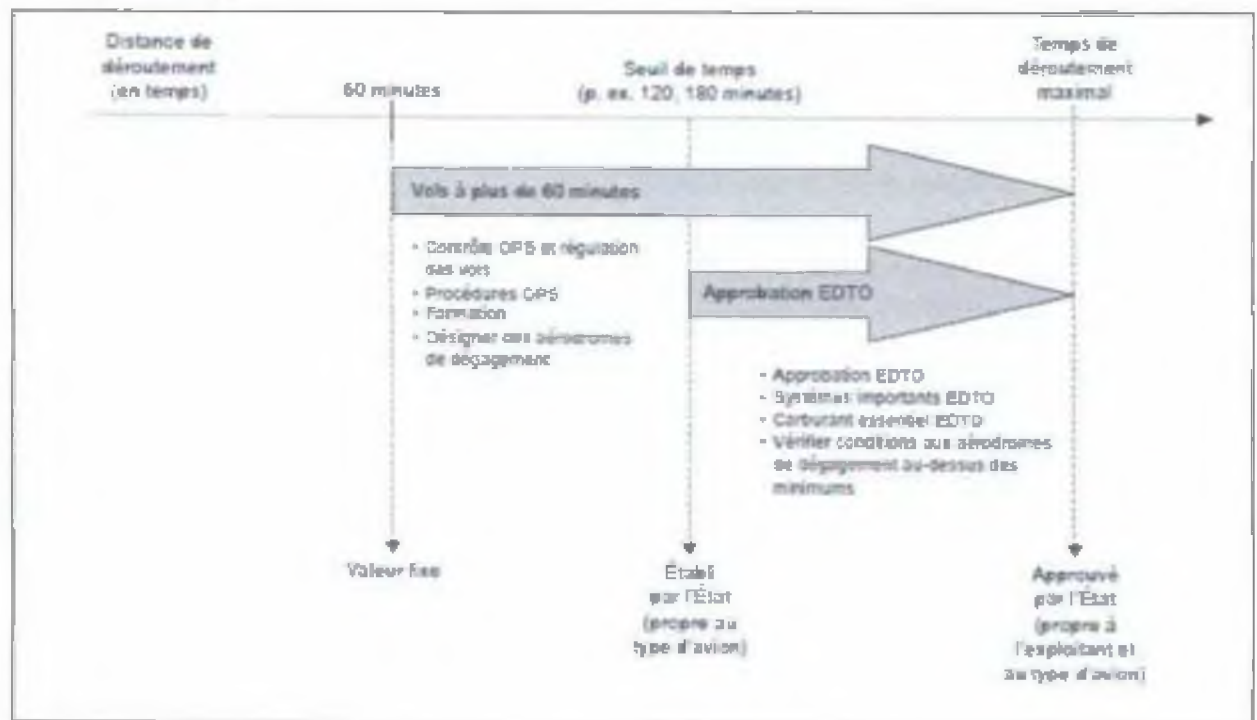



Figure D-4. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO d'avions équipés de plus de deux moteurs

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.2.2 Principes de la planification des vols et des détournements

3.2.2.1 Lorsqu'ils planifient ou exécutent un vol à temps de détournement prolongé, l'exploitant et le pilote commandant de bord doivent veiller à ce qui suit :

- a) tenir dûment compte de la liste minimale d'équipements, des installations de communications et de navigation, de l'approvisionnement en carburant et en lubrifiant, des aérodromes de dégagement en route et des performances de l'avion ;
- b) en cas d'arrêt d'un seul moteur, le pilote commandant de bord peut choisir de poursuivre le vol au-delà de l'aérodrome de dégagement en route le plus proche (en temps) s'il détermine qu'il peut le faire en sécurité. Dans sa décision, il doit prendre en considération tous les facteurs pertinents ; et
- c) en cas de défaillance simple ou multiple d'un ou de systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO (sauf une panne de moteur), l'aéronef peut se rendre et se poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche disponible où il peut effectuer un atterrissage en sécurité, à moins qu'il ne soit déterminé qu'aucune dégradation notable de la sécurité ne doit résulter d'une décision de poursuivre le vol planifié.

3.2.2.2 Carburant critique EDTO

3.2.2.2.1 Un avion équipé de plus de deux moteurs qui effectue un vol EDTO doit emporter assez de carburant pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route choisi compte tenu des dispositions de la section 3.2. Ce carburant critique EDTO correspond au carburant supplémentaire qui peut être nécessaire pour respecter les dispositions du RACI 3000, Chapitre 4, § 4.3.6.3, alinéa f), sous-alinéa 2).

3.2.2.2.2 Il faut tenir compte des éléments suivants, en utilisant la masse prévue de l'avion, dans la détermination du carburant critique EDTO correspondant :

- a) carburant en quantité suffisante pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, compte tenu de la possibilité que se produise, au point le plus critique de la route, une panne moteur combinée à une dépressurisation ou une dépressurisation seulement, si cette éventualité est plus contraignante ;
- 1) la vitesse retenue pour le vol de détournement (c.-à-d. en cas de dépressurisation, combinée ou non à une panne moteur) peut différer de la vitesse AEO approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de détournement maximale (voir la section 3.2.8) ;

- b) carburant pour tenir compte du givrage ;
- c) carburant pour tenir compte des erreurs dans les prévisions du vent ;
- d) carburant pour tenir compte de l'attente, d'une approche aux instruments et de l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement en route ;
- e) carburant pour tenir compte d'une détérioration des performances de consommation de carburant en croisière ; et
- f) carburant pour tenir compte de l'utilisation du GAP (s'il y a lieu).

3.2.2.3 On peut tenir compte des facteurs suivants pour déterminer si un atterrissage à un aérodrome donné est la marche à suivre la plus appropriée :


- a) configuration, masse et Etat des systèmes de l'avion, et carburant restant ;
- b) vent et conditions météorologiques en route à l'altitude de déroutement, altitudes minimales en route et consommation de carburant jusqu'à l'aérodrome de dégagement en route ;
- c) pistes disponibles, Etat de surface des pistes, conditions météorologiques et vent et terrain à proximité de l'aérodrome de dégagement en route ;
- d) approches aux instruments et balisage d'approche/de piste disponibles et services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) à l'aérodrome de dégagement en route ;
- e) connaissances que le pilote a de l'aérodrome et renseignements sur cet aérodrome fournis au pilote par l'exploitant ;
- f) moyens pour le débarquement et l'hébergement des passagers et de l'équipage.

3.2.3 *Seuil de temps*

3.2.3.1 Lors de l'établissement du seuil de temps approprié et afin de maintenir le niveau de sécurité requis, il est nécessaire pour les Etats de vérifier :

- a) que le certificat de navigabilité du type d'avion ne restreint pas le vol au-delà du seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- b) les exigences spécifiques de la régulation des vols doivent être respectées ;
- c) les nécessaires procédures d'exploitation en vol sont en place ;
- d) l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires.

3.2.3.2 Pour déterminer si un point sur une route se trouve au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.2.8.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.2.4 Temps de déroutement maximal

3.2.4.1 Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal, l'Etat de Côte d'Ivoire doit tenir compte des systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO (p. ex. limite de temps contraignante, le cas échéant, applicable à ce type particulier d'exploitation), pour un type d'avion particulier et l'expérience opérationnelle de l'exploitant et en matière de vols EDTO avec le type d'avion en question ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

3.2.4.2 Pour déterminer la distance de déroutement maximale jusqu'à un aéroport de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.2.8.

3.2.4.3 Le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant ne doit pas dépasser la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.


3.2.5 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO

3.2.5.1 En plus des dispositions de la section 3.1.1, les dispositions de la présente section s'appliquent aux avions équipés de plus de deux turbomachines.

3.2.5.2 Examen de limites de temps

3.2.5.2.1 Pour tout vol sur une route située au-delà du seuil EDTO établi par l'Etat de Côte d'Ivoire, l'exploitant doit examiner, au moment d'autoriser le départ du vol et comme il est traité ci-dessous, la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), et concernant ce type particulier d'exploitation.

3.2.5.2.2 L'exploitant doit vérifier qu'aucun point de la route ne se trouve à une distance correspondant à un temps de déroutement maximal qui dépasse la limite la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.2.5.2.3 On estime que les considérations relatives au temps de déroutement maximal assujetti à la limite de temps applicable au système d'extinction incendie de fret font partie des limites de temps les plus contraignantes applicables aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, visées au § 3.3.5.2.2.

3.2.5.2.4 À cette fin, l'exploitant doit envisager la vitesse approuvée traitée au §

3.2.8.2 ou envisager d'ajuster cette vitesse en fonction des conditions de vent et de température prévues pour les vols avec seuils de temps plus élevés (p. ex. au-delà de 180 minutes), selon ce qui aura été déterminé par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.2.6 *Aérodromes de dégagement en route*

3.2.6.1 Les dispositions suivantes, qui concernent les aérodromes de dégagement en route, s'appliquent en plus de celles qui sont visées à la section 2.5 :

- a) aux fins de la planification de route, les aérodromes de dégagement en route désignés qui pourraient être utilisés, en cas de besoin, doivent être situés à une distance qui respecte le temps de déroutement maximal à partir de la route ;
- b) dans un vol à temps de déroutement prolongé, avant que l'avion ne franchisse le seuil de temps applicable, il doit toujours y avoir un aérodrome de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé où les conditions, à l'heure d'utilisation prévue, doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol.

Si l'on détermine que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions pourrait nuire à la sécurité de l'approche et de l'atterrissage à l'aérodrome concerné (p. ex. des conditions météorologiques inférieures aux minimums d'atterrissage), il faut trouver une autre marche à suivre (p. ex. choisir un autre aérodrome de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant).

Les aérodromes de départ et de destination peuvent aussi être des aérodromes de dégagement en route.

3.2.7 *Procédure d'approbation opérationnelle*

3.2.7.1 Pour donner à l'exploitant d'un type d'avion particulier l'approbation d'effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, l'Etat de Côte d'Ivoire doit

 <p> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p align="center"> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 » </p>	<p> Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018 </p>
--	--	---

établir un seuil de temps et un temps de déroutement maximal appropriés et, en plus d'appliquer les dispositions examinées ci-dessus, veiller :

- a) à accorder une approbation opérationnelle spécifique (par l'Etat de Côte d'Ivoire) ;
- b) à ce que l'expérience de l'exploitant et son dossier de conformité soient satisfaisants et à ce que l'exploitant mette en place les processus nécessaires à l'exécution réussie et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé et à ce qu'il démontre que ces processus peuvent être appliqués avec succès à tous les vols de ce type ;
- c) à ce que les procédures de l'exploitant soient acceptables compte tenu des possibilités certifiées de l'avion et à ce qu'elles permettent de maintenir la sécurité du vol en cas de dégradation de systèmes de l'avion ;
- d) à ce que le programme de l'exploitant concernant la formation de ses équipages soit adapté à l'exploitation proposée ;
- e) à ce que la documentation accompagnant l'autorisation porte sur tous les aspects pertinents ;
- f) à ce qu'il ait été démontré (p. ex. lors de la certification EDTO de l'avion) que le vol peut continuer et se poser en sécurité dans les conditions d'exploitation dégradées prévues, qui pourraient être liées :
 - 1) à la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ;
 - 2) à toute autre condition que l'ANAC juge équivalente à un risque en matière de navigabilité ou de performances.

3.2.8 Conditions à utiliser pour convertir les temps de déroutement en distances en vue de la détermination de l'aire géographique située au-delà du seuil et à l'intérieur des distances de déroutement maximales

3.2.8.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une vitesse AEO approuvée est une vitesse quelconque (lorsque tous les moteurs fonctionnent) qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion.

Voir à la section 3.2.5.2.2 les considérations d'ordre opérationnel.

3.2.8.2 Dans une demande d'exploitation EDTO, l'exploitant doit indiquer, et l'Etat de Côte d'Ivoire doit approuver, la ou les vitesses AEO qui doivent être utilisées pour

calculer, en ISA et en air calme, le seuil de distance et la distance de déroutement maximale. La vitesse qui servira à calculer la distance de déroutement maximale peut différer de celle utilisée pour déterminer le seuil de 60 minutes et le seuil EDTO.

3.2.8.3 Détermination du seuil EDTO

3.2.8.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aéroport de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.2.8.1 et 3.2.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière jusqu'au seuil de temps établi par l'Etat de Côte d'Ivoire, comme l'illustre la Figure D-5.

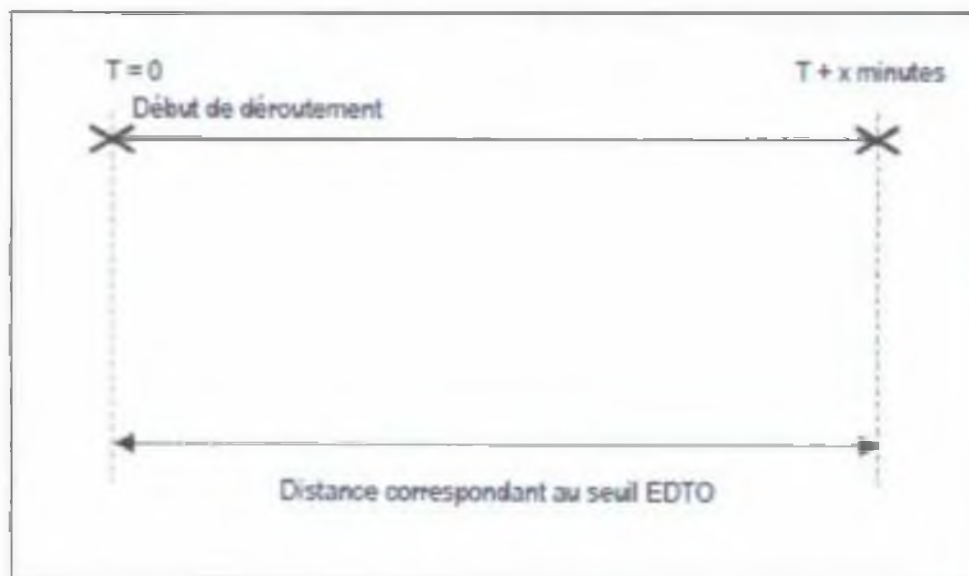


Figure D-5. Seuil de distance — Avions équipés de plus de deux turbomachines

3.2.8.4 Détermination de la distance correspondant au temps de déroutement maximal

3.2.8.4.1 Pour déterminer la distance correspondant au temps de déroutement maximal jusqu'à un aéroport de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.2.8.1 et 3.2.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière pendant le temps de déroutement maximal approuvé par l'Etat de Côte d'Ivoire, comme l'illustre la Figure D-6.

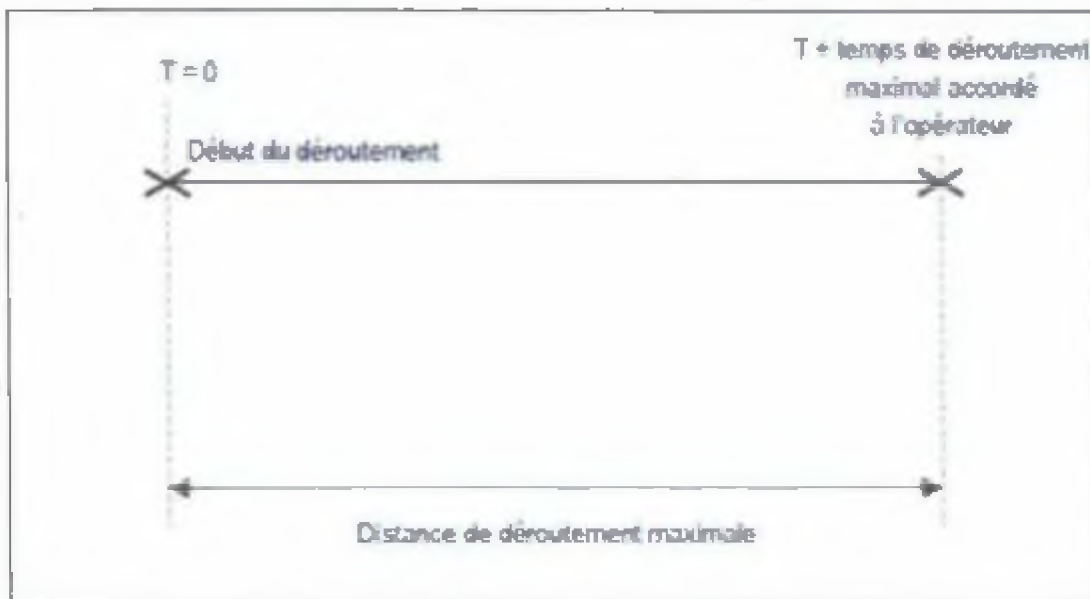


Figure D-6. Distance de déroutement maximale — Avions équipés de plus de deux turbomachines

3.2.9 Exigences en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé au-delà du seuil de temps

3.2.9.1 Il n'y a pas d'exigence supplémentaire en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO pour les avions équipés de plus de deux moteurs.

3.2.10 Maintien de l'approbation opérationnelle

3.2.10.1 Pour préserver le niveau de sécurité requis sur les routes utilisées par les avions qui ont reçu l'approbation d'effectuer des vols sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps établi, il est nécessaire que :

- a) les exigences spécifiques en matière de régulation des vols soient respectées ;
- b) les procédures d'exploitation en vol appropriées soient en place ;
- c) l'Etat de Côte d'Ivoire ait accordé une approbation opérationnelle spécifique.

3.2.11 Modifications de navigabilité et exigences relatives au programme de maintenance

3.2.11.1 Il n'y a pas d'exigence EDTO supplémentaire en matière de navigabilité ou de maintenance concernant les avions équipés de plus de deux moteurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--


3.2.12 Exemples

3.2.12.1 Lors de l'établissement d'un seuil de temps approprié et d'un temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant d'un type d'avion particulier, l'Etat de Côte d'Ivoire doit tenir compte entre autres de ce qui suit : certification de navigabilité de l'avion, expérience de l'exploitant et de l'équipage de conduite en matière d'exploitation sur des routes situées au-delà du seuil de temps de 60 minutes, maturité du système de régulation des vols de l'exploitant, moyens de communications avec le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant (ACARS, SATCOM, HF, etc.), solidité à la fois des procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant et de la connaissance de ces procédures par l'équipage de conduite, maturité du système de gestion de la sécurité de l'exploitant et du programme de formation de l'équipage et fiabilité du système de propulsion. Les exemples suivants, qui sont basés sur ces considérations, proviennent d'exigences réelles établies par des Etats :

- a) Etat A : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, qui est équipé de plus de deux moteurs, l'Etat A a fixé le seuil de temps à 180 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 240 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 180 minutes d'un aéroport de décollage en route (à la vitesse AEO, en ISA et air calme), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 240 minutes d'un aéroport de décollage en route et répondre aux exigences du Chapitre 4, § 4.7.1 à 4.7.2.4.

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'Etat de Côte d'Ivoire (dans l'exemple ci-dessus, 180 minutes) pour le vol jusqu'à un aéroport de décollage en route, il n'a pas besoin d'approbation supplémentaire de l'Etat de Côte d'Ivoire mais doit seulement se conformer aux exigences du Chapitre 4, § 4.7.1, si le vol se déroule à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route.

- b) Etat B : L'AAC est approchée par un exploitant qui a acquis un ou des avions équipés de plus de deux moteurs qui peuvent effectuer des vols EDTO et qui souhaite étendre ses activités. L'exploitant présente une demande pour faire modifier son AOC en vue de faire prendre en compte son nouveau type d'avion et de l'utiliser sur des routes que l'on vient de lui accorder. Ces routes sont situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route, ce qui impose l'établissement d'un seuil de temps et l'approbation d'un temps de déroutement maximal. Étant donné :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- 1) que l'exploitant n'a pas d'expérience des routes ni du type d'exploitation ;
- 2) le nouveau type d'avion ;
- 3) le manque d'expérience de la compagnie et de son service de régulation des vols/contrôle de l'exploitation dans la planification et le dispatching du type de vol envisagé ;
- 4) les nouvelles procédures d'exploitation à établir ;

L'Etat B estime que le seuil de temps de l'exploitant ne doit pas dépasser 120 minutes et approuve un temps de déroutement maximal de 180 minutes.

Après que l'exploitant a accumulé de l'expérience sur les vols et les procédures, l'Etat pourra modifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal établis à l'origine.

3.3 EDTO d'avions à deux turbomachines

3.3.1 Généralités

3.3.1.1 En plus des dispositions des sections 2 et 3.1, la présente section contient des dispositions qui s'appliquent en particulier aux avions à deux turbomachines (voir Figure D-7).

3.3.1.2 Les dispositions applicables aux vols EDTO d'avions à deux turbomachines ne diffèrent pas des anciennes dispositions concernant l'exploitation ETOPS (vols à grande distance d'avions à deux turbomachines).

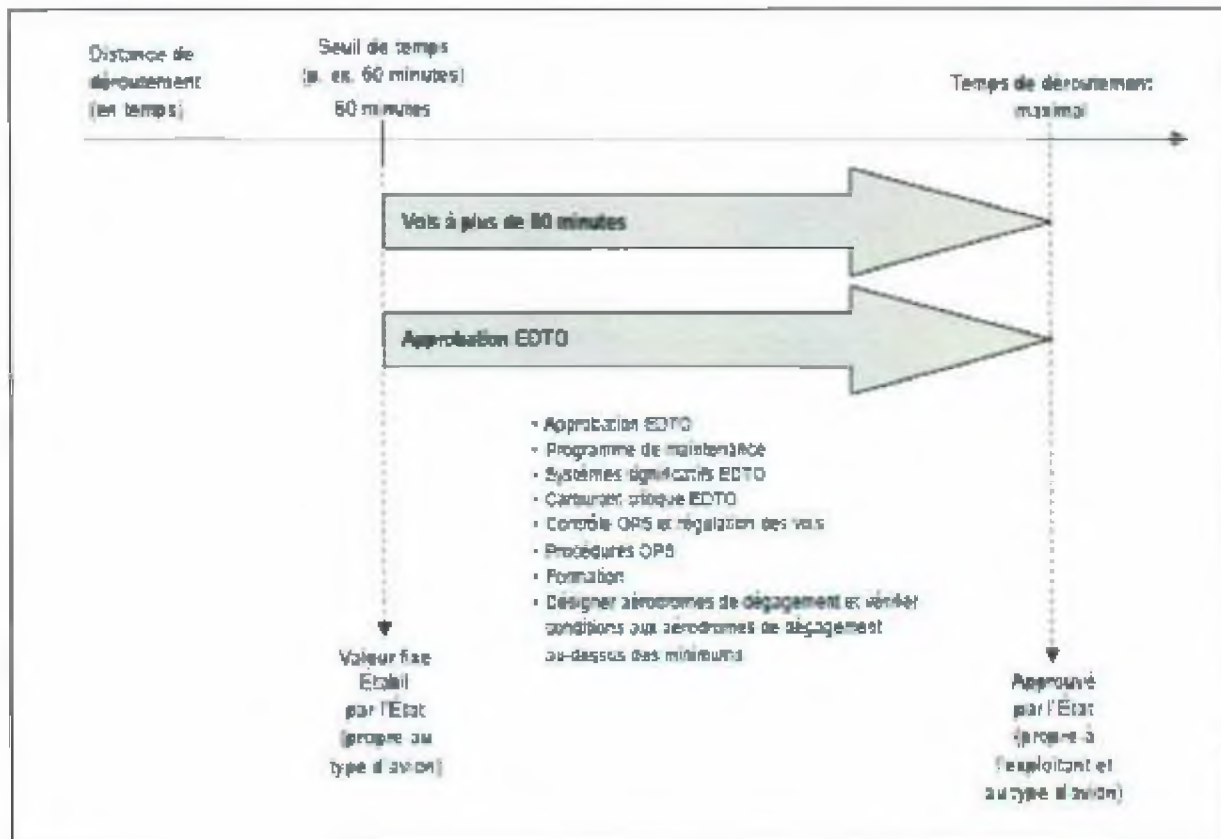


Figure D-7. Représentation graphique générique de l'exploitation EDTO d'avions à deux turbomachines

3.3.2 Principes de la planification des vols et des déroutements

3.3.2.1 Lorsqu'ils planifient ou exécutent un vol à temps de déroutement prolongé, l'exploitant et le pilote commandant de bord doivent normalement veiller à ce qui suit :

- tenir dûment compte de la liste minimale d'équipements, des installations de communications et de navigation, de l'approvisionnement en carburant et en lubrifiant, des aérodromes de dégagement en route ou des performances de l'avion ;
- en cas d'arrêt d'un moteur, se rendre et se poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche (en temps de vol) où il peut effectuer un atterrissage en sécurité ;
- en cas de défaillance simple ou multiple d'un ou de systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO (sauf une panne de moteur), l'aéronef peut se rendre et se

poser à l'aérodrome de dégagement en route le plus proche disponible où il peut effectuer un atterrissage en sécurité, à moins qu'il ne soit déterminé qu'aucune dégradation notable de la sécurité ne doit résulter d'une décision de poursuivre le vol planifié.

3.3.2.2 Carburant critique EDTO

3.3.2.2.1 Un avion bimoteur qui effectue un vol EDTO doit emporter assez de carburant pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route choisi compte tenu des dispositions de la section 3.3.6 du présent supplément. Ce « carburant critique EDTO » correspond au carburant supplémentaire qui peut être nécessaire pour respecter les dispositions du RACI 3000, 3002, 3007, Chapitre 4, § 4.3.6.3, alinéa f), sous-alinéa 2).

3.3.2.2.2 Il faut tenir compte des éléments suivants, en utilisant la masse prévue de l'avion, dans la détermination du carburant critique EDTO correspondant :

- a) carburant en quantité suffisante pour voler jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, compte tenu de la possibilité que se produise, au point le plus critique de la route, une panne moteur ou une panne moteur combinée à une dépressurisation, si cette éventualité est plus contraignante ;
 - 1) la vitesse retenue pour un déroutement tous moteurs en fonctionnement (c.-à-d. en cas de dépressurisation seulement) peut différer de la vitesse OEI approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de déroutement maximale (voir la section 3.3.8) ;
 - 2) la vitesse retenue pour un déroutement avec un moteur hors de fonctionnement (c.-à-d. en cas de panne moteur ou de panne moteur combinée à une dépressurisation) doit être la vitesse OEI approuvée utilisée pour déterminer le seuil EDTO et la distance de déroutement maximale (voir la section 3.3.8) ;
- b) carburant pour tenir compte du givrage ;
- c) carburant pour tenir compte des erreurs dans les prévisions du vent ;
- d) carburant pour tenir compte de l'attente, d'une approche aux instruments et de l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement en route ;
- e) carburant pour tenir compte d'une détérioration des performances de consommation de carburant en croisière ; et
- f) carburant pour tenir compte de l'utilisation du GAP (s'il y a lieu).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2010 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	---	--

3.3.2.3 On peut tenir compte des facteurs suivants pour déterminer si un atterrissage à un aéroport donné est la marche à suivre la plus appropriée :


- a) configuration, masse et Etat des systèmes de l'avion, et carburant restant ;
- b) vent et conditions météorologiques en route à l'altitude de déroutement, altitudes minimales en route et consommation de carburant jusqu'à l'aéroport de décollage en route ;
- c) pistes disponibles, Etat de surface des pistes, conditions météorologiques et vent et terrain à proximité de l'aéroport de décollage en route ;
- d) approches aux instruments et balisage d'approche/de piste disponibles et services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) à l'aéroport de décollage en route ;
- e) connaissances que le pilote a de l'aéroport et renseignements sur cet aéroport fournis au pilote par l'exploitant ;
- f) moyens pour le débarquement et l'hébergement des passagers et de l'équipage.

3.3.3 *Seuil de temps*

3.3.3.1 Lors de l'établissement du seuil de temps approprié et afin de maintenir le niveau de sécurité requis, il est nécessaire pour les Etats de vérifier :

- a) que le certificat de navigabilité du type d'avion permet le vol sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- b) que la fiabilité du système de propulsion est telle que le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes est extrêmement faible ;
- c) que toutes les exigences spéciales en matière de maintenance ont été respectées ;
- d) que les exigences spécifiques de la régulation des vols doivent être respectées ;
- e) que les nécessaires procédures d'exploitation en vol sont en place ;
- f) que l'expérience de l'exploitant dans l'utilisation de types d'avion et de routes similaires est satisfaisante.

3.3.3.2 Pour déterminer si un point sur une route se trouve au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aéroport de décollage en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.3.8.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2010</p>
---	--	--

3.3.4 Temps de déroutement maximal

3.3.4.1 Lors de l'approbation du temps de déroutement maximal, l'Etat de Côte d'Ivoire doit tenir compte de la capacité EDTO certifiée de l'avion, des systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO (p. ex. limite de temps contraignante, le cas échéant, applicable à l'exploitation considérée), pour un type d'avion particulier et l'expérience opérationnelle de l'exploitant et en matière de vols EDTO avec le type d'avion en question ou, si elle est pertinente, l'expérience avec un autre type ou modèle d'avion.

3.3.4.2 Pour déterminer la distance de déroutement maximale jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée traitée à la section 3.3.8.

3.3.4.3 Le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant ne doit pas dépasser la capacité EDTO certifiée de l'avion ni la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.3.5 Systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO


3.3.5.1 En plus des dispositions de la section 3.1.1, les dispositions de la présente section s'appliquent aux avions à deux turbomachines.

3.3.5.1.1 La fiabilité du système de propulsion de la combinaison avion-moteurs à certifier est telle que, après évaluation comme le prévoit le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes a été jugé acceptable pour le temps de déroutement en cours d'approbation.

L'abréviation ETOPS peut être utilisée à la place d'EDTO dans les règlements nationaux d'autres Etats.

3.3.5.2 Examen de limites de temps

3.3.5.2.1 Pour tout vol sur une route située au-delà du seuil EDTO établi par l'Etat de Côte d'Ivoire, l'exploitant examinera, au moment d'autoriser le départ du vol et comme il est traité ci-dessous, la capacité EDTO certifiée de l'avion et la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence), et concernant ce type particulier d'exploitation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.3.5.2.2 L'exploitant doit vérifier qu'à partir de n'importe quel point de la route, le temps de déroutement maximal à la vitesse approuvée examinée au § 3.3.8.2 ne dépasse pas la limite la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, sauf le système d'extinction incendie de fret, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.3.5.2.3 L'exploitant doit vérifier qu'à partir de n'importe quel point de la route, le temps de déroutement maximal à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement, en conditions ISA et en air calme, ne dépasse pas la limite de temps la plus contraignante applicable au système d'extinction incendie de fret, réduite d'une marge de sécurité opérationnelle, habituellement 15 minutes, spécifiée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.3.5.2.4 L'exploitant doit envisager la vitesse approuvée traitée aux § 3.3.5.2.2 et

3.3.5.2.3 ou envisager d'ajuster cette vitesse en fonction des conditions de vent et de température prévues pour les vols avec seuils de temps plus élevés (p. ex. au-delà de 180 minutes), selon ce qui aura été déterminé par l'Etat de Côte d'Ivoire.

3.3.6 *Aérodromes de dégagement en route*

3.3.6.1 En plus des dispositions de la section 2.5, les dispositions de la présente section s'appliquent aux aérodromes de dégagement en route :

- a) aux fins de la planification de route, les aérodromes de dégagement en route désignés qui pourraient être utilisés, en cas de besoin, doivent être situés à une distance qui respecte le temps de déroutement maximal à partir de la route ;
- b) dans un vol à temps de déroutement prolongé, avant que l'avion ne franchisse le seuil de temps applicable, il doit toujours y avoir un aérodrome de dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé où les conditions, à l'heure d'utilisation prévue, doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol.

Si l'on détermine que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions pourrait nuire à la sécurité de l'approche et de l'atterrissage à l'aérodrome concerné (p. ex. des conditions météorologiques inférieures aux minimums d'atterrissage), il faut trouver une autre marche à suivre (p. ex. choisir un autre aérodrome de

dégagement en route situé à une distance respectant le temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant).

3.3.6.2 Lors de la préparation du vol et pendant toute la durée de celui-ci, les renseignements les plus récents sur les aérodromes de dégagement en route désignés, y compris l'Etat opérationnel et les conditions météorologiques, doivent être fournis à l'équipage de conduite.

Les aérodromes de départ et de destination peuvent aussi être des aérodromes de dégagement en route.

3.3.7 Procédure d'approbation opérationnelle

3.3.7.1 Pour donner à l'exploitant d'un type d'avion particulier l'approbation d'effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, l'Etat de Côte d'Ivoire doit établir un seuil de temps approprié, approuver un temps de déroutement maximal et, en plus d'appliquer les dispositions examinées ci-dessus, veiller :

- a) à accorder une approbation opérationnelle spécifique par l'ANAC ;
- b) à ce que l'expérience de l'exploitant et son dossier de conformité soient satisfaisants et à ce que l'exploitant mette en place les processus nécessaires à l'exécution réussie et à la fiabilité des vols à temps de déroutement prolongé et à ce qu'il démontre que ces processus peuvent être appliqués avec succès à tous les vols de ce type ;
- c) à ce que les procédures de l'exploitant soient acceptables compte tenu des possibilités certifiées de l'avion et à ce qu'elles permettent de maintenir la sécurité du vol en cas de dégradation de systèmes de l'avion ;
- d) à ce que le programme de l'exploitant concernant la formation de ses équipages soit adapté à l'exploitation proposée ;
- e) à ce que la documentation accompagnant l'autorisation porte sur tous les aspects pertinents ;
- f) à ce qu'il ait été démontré (p. ex. lors de la certification EDTO de l'avion) que le vol peut continuer et se poser en sécurité dans les conditions d'exploitation dégradées prévues, qui pourraient être liées :
 - 1) à la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, limite qui est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ; ou
 - 2) à une perte totale de l'alimentation électrique produite par les moteurs ;
ou

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

- 3) à une perte totale de poussée d'un moteur ; ou
- 4) à toute autre condition que l'ANAC juge équivalente à un risque en matière de navigabilité ou de performances.

3.3.8 Conditions à utiliser pour convertir les temps de déroutement en distances en vue de la détermination de l'aire géographique située au-delà du seuil et à l'intérieur des distances de déroutement maximales

3.3.8.1 Aux fins des présents éléments indicatifs, une vitesse OEI approuvée est une vitesse quelconque qui se situe dans le domaine de vol certifié de l'avion.

3.3.8.2 Dans une demande d'exploitation EDTO, l'exploitant doit indiquer, et l'Etat de Côte d'Ivoire doit approuver, la ou les vitesses OEI qui doivent être utilisées pour calculer, en ISA et en air calme, le seuil de distance et la distance de déroutement maximale. La vitesse qui servira à calculer la distance de déroutement maximale doit être la même que celle utilisée pour déterminer les réserves de carburant en cas de déroutement OEI. Elle peut différer de la vitesse utilisée pour déterminer le seuil de 60 minutes et le seuil EDTO.

3.3.8.3 Détermination du seuil EDTO

3.3.8.3.1 Pour déterminer si un point sur la route est situé au-delà du seuil EDTO jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.3.8.1 et 3.3.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière jusqu'au seuil de temps établi par l'Etat de Côte d'Ivoire, comme l'illustre la Figure D-8.

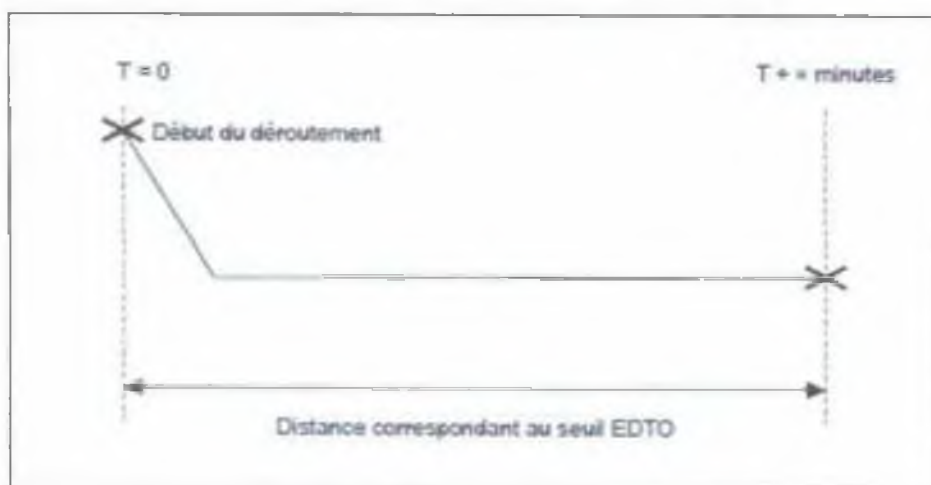



Figure D-8. Seuil de distance — Avions équipés de deux turbomachines

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.3.8.4 Détermination de la distance correspondant au temps de déroutement maximal

3.3.8.4.1 Pour déterminer la distance correspondant au temps de déroutement maximal jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, l'exploitant doit utiliser la vitesse approuvée (voir § 3.3.8.1 et 3.3.8.2). La distance est calculée du point où le déroutement commence jusqu'au point atteint après un vol en croisière pendant le temps de déroutement maximal approuvé par l'ANAC, comme l'illustre la Figure D-9. Pour le calcul des distances, on peut tenir compte de la descente progressive.

3.3.9 Exigences en matière de certification de navigabilité pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé au-delà du seuil de temps

3.3.9.1 Dans le cadre du processus de certification de navigabilité d'un type d'avion destiné à effectuer des vols à temps de déroutement prolongé, il faut s'assurer en particulier que le niveau de sécurité requis doit être maintenu dans les conditions susceptibles d'être rencontrées lors de tels vols, p. ex. vol pendant une longue période après une panne de moteur et/ou de systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO. Des renseignements ou des procédures concernant expressément l'exploitation EDTO doivent être ajoutés au manuel de vol de l'avion, au manuel de maintenance, au document CMP (configuration, maintenance et procédures) EDTO ou à un autre document approprié.

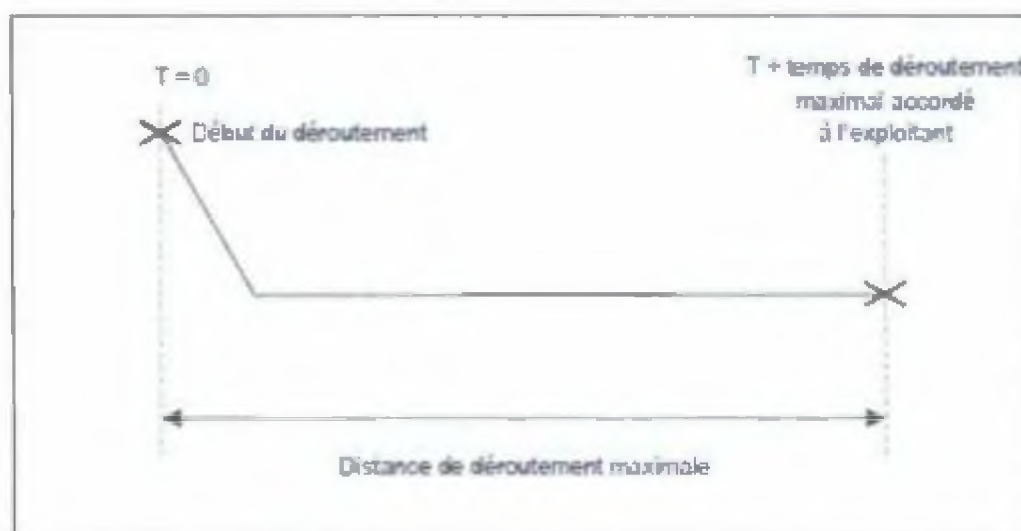



Figure 9. Distance de déroutement maximale — Avions équipés de deux turbomachines

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

3.3.9.2 L'avionneur doit fournir des données spécifiant les systèmes de l'avion qui sont significatifs pour l'exploitation EDTO et, s'il y a lieu, tous les facteurs de limitation de temps applicables à ces systèmes.

3.3.10 *Maintien de l'approbation opérationnelle*

3.3.10.1 Pour préserver le niveau de sécurité requis sur les routes utilisées par les avions qui ont reçu l'approbation d'effectuer des vols sur des routes situées à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps établi, il est nécessaire que :

- a) le certificat de navigabilité du type d'avion permette expressément le vol à une distance qui ne respecte pas le seuil de temps, compte tenu des aspects relatifs à la conception et à la fiabilité des systèmes de l'avion ;
- b) la fiabilité du système de propulsion soit telle que, après évaluation comme le prévoit le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), le risque de panne de deux moteurs résultant de causes indépendantes est jugé acceptable pour le temps de déroutement en cours d'approbation ;
- c) toutes les exigences spéciales en matière de maintenance soient respectées ;
- d) les exigences spécifiques de la régulation des vols soient respectées ;
- e) les nécessaires procédures d'exploitation en vol aient été établies ; et que
- f) l'Etat de Côte d'Ivoire ait accordé une approbation opérationnelle spécifique.

3.3.11 *Modifications de navigabilité et exigences relatives au programme de maintenance*

3.3.11.1 Le programme de maintenance de chaque exploitant doit faire en sorte :

- a) que la nature et le nombre des modifications, ajouts et changements en matière de navigabilité qui ont été apportés afin que les systèmes de l'avion soient qualifiés pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé soient communiqués à l'Etat d'immatriculation et, s'il y a lieu, à l'ANAC ;
- b) que toute modification d'une procédure, pratique ou limitation en matière de maintenance ou de formation établies dans le cadre de la qualification pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé soit soumise à l'ANAC et, s'il y a lieu, à l'Etat d'immatriculation avant d'être adoptée ;
- c) qu'un programme de suivi et de compte rendu de la fiabilité soit établi et mis en œuvre avant l'approbation et maintenu une fois l'approbation donnée ;
- d) que les modifications et inspections nécessaires qui pourraient avoir une incidence sur la fiabilité du système de propulsion soient effectuées rapidement ;
- e) que des procédures soient établies qui empêchent l'utilisation d'un avion pour un vol à temps de déroutement prolongé après une panne de moteur ou d'un système significatif pour l'exploitation EDTO survenu au cours d'un vol


précédent, tant que la cause de la panne n'a pas été établie clairement et que les mesures correctrices nécessaires n'ont pas été prises. La confirmation que les mesures correctrices ont été efficaces peut, dans certains cas, nécessiter qu'un vol ultérieur se déroule sans problème avant que l'avion puisse être utilisé pour un vol à temps de déroutement prolongé ; et

- f) qu'une procédure soit mise en place qui garantisse le maintien des performances et de la fiabilité de l'équipement de bord au niveau requis pour l'exploitation à temps de déroutement prolongé ;
- g) qu'une procédure soit mise en place afin de tenir au minimum la maintenance prévue ou non prévue effectuée au cours d'une même visite de maintenance portant sur plus d'un système parallèle ou similaire significatif pour l'exploitation EDTO. Pour ce faire, on peut échelonner les tâches de maintenance, faire exécuter/superviser la maintenance par des techniciens différents ou confirmer les mesures d'intervention de maintenance avant que l'avion ne franchisse un seuil EDTO.

3.3.12 Exemples

3.3.12.1 Lors de l'établissement d'un seuil de temps approprié et d'un temps de déroutement maximal approuvé pour l'exploitant d'un type d'avion particulier, l'Etat de Côte d'Ivoire doit tenir compte entre autres de ce qui suit : certification de navigabilité de l'avion, expérience de l'exploitant et de l'équipage de conduite en matière d'exploitation sur des routes situées au-delà du seuil de temps de 60 minutes, maturité du système de régulation des vols de l'exploitant, moyens de communications avec le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant (ACARS, SATCOM, HF, etc.), solidité à la fois des procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant et de la connaissance de ces procédures par l'équipage de conduite, maturité du système de gestion de la sécurité de l'exploitant et du programme de formation de l'équipage et fiabilité du système de propulsion. Les exemples suivants, qui sont basés sur ces considérations, proviennent d'exigences réelles établies par des Etats :

- a) Etat A : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, à savoir un bimoteur, l'Etat A a fixé le seuil de temps à 60 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 180 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route (en ISA, air calme et à la vitesse avec un moteur hors de fonctionnement), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 180 minutes d'un aérodrome de dégagement en route et répondre aux exigences du Chapitre 4, § 4.7.1 à 4.7.2.6.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'ANAC (dans l'exemple ci-dessus, 60 minutes) pour le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, il ne doit effectuer pas un vol à temps de déroutement prolongé et n'a donc pas à se conformer aux exigences du Chapitre 4, section 4.7.

- b) Etat B : Sur la base des capacités de l'exploitant et des possibilités du type d'avion, à savoir un bimoteur, l'Etat B a fixé le seuil de temps à 90 minutes et approuvé un temps de déroutement maximal de 180 minutes. Cet exploitant doit obtenir une approbation spécifique pour utiliser une route située à plus de 90 minutes d'un aérodrome de dégagement en route (en ISA, air calme et à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement), veiller à ce que la route se trouve toujours à moins de 180 minutes d'un aérodrome de dégagement en route et répondre aux exigences du Chapitre 4, § 4.7.1 à 4.7.2.6.

Si ce même exploitant prévoit d'utiliser une route qui respecte le seuil de temps établi par l'Etat de Côte d'Ivoire (dans l'exemple ci-dessus, 90 minutes) pour le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, il n'a pas besoin d'approbation supplémentaire de l'ANAC mais doit seulement se conformer aux exigences du Chapitre 4, § 4.7.1, et en particulier du § 4.7.1.1, alinéa b).

- c) Même Etat B : L'Etat est approché par un exploitant qui a acquis un ou des bimoteurs capables d'effectuer des vols EDTO et qui souhaite étendre ses activités. L'exploitant présente une demande pour faire modifier son AOC en vue de faire prendre en compte son nouveau type d'avion et de l'utiliser sur des routes que l'on vient de lui accorder. Ces routes sont situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route, ce qui impose l'établissement d'un seuil de temps et l'approbation d'un temps de déroutement maximal. Étant donné :
- 1) que l'exploitant n'a pas d'expérience des routes ni du type d'exploitation ;
 - 2) le nouveau type d'avion ;
 - 3) le manque d'expérience de la compagnie et de son service de régulation des vols/contrôle de l'exploitation dans la planification et le dispatching du type de vol envisagé ;
 - 4) les nouvelles procédures d'exploitation à établir ;

L'Etat B estime que le seuil de temps pour cet exploitant ne doit pas dépasser 60 minutes et approuve un temps de déroutement maximal de 120 minutes.



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion
par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

Après que l'exploitant a accumulé de l'expérience sur les vols et les procédures, l'Etat pourra modifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal établis à l'origine.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

SUPPLEMENT D. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du Chapitre 4, § 4.2.1

1. Objet et portée

1.1 Introduction

Le présent supplément contient des éléments indicatifs sur les mesures requises par les Etats au sujet des spécifications du Chapitre 4, § 4.2.1, relatives à la certification des exploitants, notamment sur la façon d'appliquer et d'enregistrer ces mesures.

1.2 Certification préalable requise

Conformément à la norme 4.2.1.3, la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne (AOC) dépend de ce que l'exploitant aura démontré que son organisation, sa politique et ses programmes de formation, ses activités aériennes et ses arrangements en matière de services d'assistance en escale et de maintenance sont compatibles avec la nature et la portée des vols à effectuer. Avant la délivrance initiale d'un AOC ou l'addition d'une autorisation à un AOC, l'ANAC, dans le cadre du processus de certification, évalue chaque exploitant et établit qu'elle est capable d'exécuter les vols en toute sécurité.

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à la norme 4.2.1.8, l'ANAC établit un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. Plusieurs Etats ont élaboré des politiques et des procédures leur permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si ces Etats ont élaboré leurs pratiques de certification sans se concerter, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2. Évaluations techniques requises en matière de sécurité

2.1 Approbations et acceptations

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

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

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

2.1.4 L'expression « approuvé par l'Etat » ou des expressions semblables renfermant le terme « approbation » sont fréquentes dans le présent règlement. Les dispositions indiquant un examen et dénotant une approbation ou du moins une « acceptation » par l'Etat sont plus fréquentes encore. Le présent règlement, contient en outre de nombreux renvois à des spécifications qui, au minimum, créent la nécessité pour l'Etat de procéder au moins à un examen technique. Le présent supplément regroupe et décrit brièvement les normes et pratiques recommandées applicables pour que les Etats puissent les consulter facilement.

2.1.5 L'Etat doit faire ou organiser une évaluation technique de la sécurité avant de donner une approbation ou une acceptation. L'évaluation doit :

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

2.2 Démonstrations avant la délivrance de certaines approbations

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

2.2.1 Conformément à la norme 4.2.1.3, l'ANAC exige de l'exploitant, avant de lui accorder la certification, qu'il effectue un nombre suffisant de démonstrations pour permettre à l'Etat de déterminer si l'exploitant a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien. Ces démonstrations doivent s'ajouter à l'examen ou aux inspections des manuels, des dossiers, des installations et de l'équipement. Certaines approbations requises par le présent règlement, comme l'approbation des opérations de catégorie III, ont d'importantes incidences sur la sécurité et doivent être validées par des démonstrations avant qu'elles ne soient accordées par l'Etat.

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

2.3 Enregistrement des certifications

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

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

2.4 Coordination des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité

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

2.5 Responsabilités de l'Etat de Côte d'Ivoire et de l'Etat d'immatriculation

2.5.1 Le présent règlement, attribue à l'ANAC la responsabilité de la certification initiale, de la délivrance de l'AOC et de la surveillance continue des exploitants. Le présent règlement, exige aussi de l'ANAC qu'elle prenne en compte et respecte les approbations et les acceptations accordées par l'Etat d'immatriculation. Selon ces dispositions, l'ANAC s'assure que ses actions sont compatibles avec les approbations et les acceptations de l'Etat d'immatriculation et que l'exploitant satisfait aux prescriptions de l'Etat d'immatriculation.

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

3. Approbations

3.1 Définition

Dans le cadre d'une certification, une « approbation » suppose une action plus formelle de la part de l'Etat qu'une « acceptation ». Certains Etats exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un instrument écrit pour chaque approbation. D'autres Etats permettent l'utilisation

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces Etats, l'autorité pour signer les approbations courantes, comme les listes minimales d'équipements (LME) pour certains aéronefs, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

3.2 Permis d'exploitation aérienne (AOC)

3.2.1 L'AOC exigé par le présent règlement, Chapitre 4, § 4.2.1, est un instrument officiel. Le Chapitre 4, § 4.2.1.5, énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC.

3.2.2 Outre les renseignements énumérés au § 3 de l'Appendice 6, les spécifications d'exploitation peuvent comprendre d'autres autorisations particulières, comme les suivantes :

- a) opérations d'aérodrome spéciales (p. ex. opérations de décollage et d'atterrissage courts, opérations d'atterrissage avec arrêt en retrait, etc.) ;
- b) procédures d'approche spéciales (p. ex. approche à forte pente, approche ILS avec surveillance de précision des pistes, approche sous surveillance de précision des pistes avec aide directionnelle de type radiophare d'alignement de piste, approche RNP, etc.) ;
- c) vols monomoteurs de transport de passagers de nuit ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- d) vols dans des zones faisant l'objet de procédures spéciales (p. ex. vols dans des régions utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

3.3 Dispositions exigeant une approbation

L'ANAC donne une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.

Les éléments précédés d'un astérisque (*) exigent l'approbation de l'Etat d'immatriculation.

- a) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol (§4.2.7.3) ;


- b) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome (§4.2.8.1) ;
- c) Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos (§4.2.11.2) ;
- d) Certains vols à grande distance (§4.7.1) ;
- e) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'aéronef (§ 6.1.3) ;
- f) Vols en navigation fondée sur les performances (§ 7.2.2, alinéa b) ;
- g) Vols MNPS (§7.2.3 alinéa b)) ;

- a) Vols RVSM (§ 7.2.4, alinéa b)) ;
- b) Procédures de gestion des données électroniques de navigation (§ 7.5) ;
- c) *Programme de maintenance pour chaque type d'aéronef (§ 8.3.1) ;
- d) *Organisme de maintenance agréé (RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, section 6.2) ;
- e) *Méthode d'assurance de la qualité de la maintenance (§RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, § 6.4.18.7.4.1) ;
- f) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite (§ 9.3.1) ;
- g) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses (§ 9.3.1, Note 5) ;
- h) Marge de sécurité d'aérodrome additionnelle (§ 9.4.3.3, alinéa a)) ;
- i) Qualification de région, de route et d'aérodrome du pilote commandant de bord (§ 9.4.3.5) ;
- j) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (§ 9.3.1, Note 2, et 9.4.4, Note 1) ;
- k) Méthode de contrôle et de supervision des vols (§ 4.2.1.3 et 10.1) ;
- l) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (§12.4).

Dans le cas où l'Etat de Côte d'Ivoire est l'Etat d'immatriculation, les alinéas j), k) et l) sont approuvés par le service en charge de la navigabilité de l'ANAC.

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Certaines dispositions dans le présent règlement, exigent que l'Etat effectue une évaluation technique. Elles contiennent des expressions telles que : « acceptable pour l'Etat », « satisfaisant pour l'Etat », « déterminé par l'Etat », « jugé acceptable par l'Etat » ou « prescrit par l'Etat ». Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

approuvés par l'Etat mais celui-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation.

- a) Informations sur les listes de vérification pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 6.1.4) ;
- b) Informations sur les systèmes pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 6.1.4) ;
- c) Éléments obligatoires destinés au manuel d'exploitation (§ 4.2.3.2 et Appendice 2) ;
- d) Système de contrôle des tendances moteur (§ 5.4.2) ;
- e) Équipement de bord requis pour l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit (§ 6.22) ;
- f) Spécifications relatives à l'approbation de voler en espace RVSM (§ 7.2.5) ;
- g) Surveillance des performances de tenue d'altitude des avions qui ont l'approbation de voler en espace aérien RVSM (§ 7.2.6) ;
- h) Procédures de diffusion et d'entrée des données électroniques de navigation pour les aéronefs (§ 7.4.2) ;
- i) *Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance pour chaque type d'aéronef (§ 8.1.1) ;
- j) *Méthode de maintenance et de remise en service (§ 8.1.2) ;
- k) *Manuel de contrôle de maintenance (§ 8.2.1) ;
- l) *Éléments obligatoires pour le manuel de contrôle de maintenance (§ 8.2.4) ;
- m) *Fourniture des renseignements sur l'expérience de maintenance (§ 8.5.1) ;
- n) *Application des mesures correctives de maintenance nécessaires (§ 8.5.2) ;
- o) *Spécifications relatives aux modifications et aux réparations (§ 8.6) ;
- p) *Compétences minimales du personnel de maintenance (§ 8.7.6.3) ;
- q) Présence obligatoire d'un navigateur (§ 9.1.4) ;
- r) Moyens d'instruction (§ 9.3.1) ;
- s) Qualifications des instructeurs (§ 9.3.1) ;
- t) Besoin d'instruction périodique (§ 9.3.1) ;
- u) Recours aux cours par correspondance et aux examens écrits (§ 9.3.1, Note 4) ;
- v) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (§ 9.3.2) ;
- w) Qualifications de l'équipage de conduite (§ 9.4.3.4) ;
- x) Représentant désigné de l'Etat de Côte d'Ivoire (§ 9.4.4) ;
- y) Conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols monopilotes en régime IFR ou de nuit (§ 9.4.5.1 et 9.4.5.2) ;
- z) *Modifications apportées au manuel de vol (§ 11.1) ;
- aa) Effectif minimal de l'équipage de cabine affecté à chaque type d'avion (§ 12.1) ;

bb) Critères de performance du système altimétrique pour le vol en espace aérien RVSM (Appendice 4, § 1 et 2) ;

4. Acceptations

4.1 Définition

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

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

4.2 Rapport de conformité

Certains Etats utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335 et le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), Volume I, § 6.2.1, alinéa c) 4). Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'Etat. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'Etat et conservé avec les autres documents de certification.

Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

4.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

4.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'Etat (§ 4.2.3.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 et Annexe 8, Partie II, Chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'Etat qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 11.2, 11.3, 11.4 et Appendice 2). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

4.3.2 En plus de vérifier que les manuels contiennent tous les éléments requis, l'évaluation technique effectuée par l'Etat doit déterminer si les politiques et les procédures donneront les résultats escomptés. Par exemple, les spécifications relatives au plan de vol exploitation (Appendice 2, § 2.1.16) doivent comprendre toutes les indications nécessaires pour respecter les dispositions du § 4.3 relatives au contenu et à la conservation de ces plans.

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

5. Autres considérations relatives aux approbations et aux acceptations

Certains Etats prévoient l'approbation ou l'acceptation de certains documents, Etats ou procédures essentiels indiqués dans le présent règlement, même si les normes pertinentes du présent règlement ne spécifient pas qu'ils doivent être approuvés ou acceptés par l'Etat de Côte d'Ivoire. En voici quelques exemples :




- a) Programme de sécurité (§ 3.3.1) ;
- b) Programme d'analyse des données de vol (§ 3.3.7) ;
- c) Moyens pour obtenir les données aéronautiques (§ 4.1.1) ;
- d) Adéquation des relevés du carburant et du lubrifiant (§ 4.2.10) ;
- e) Adéquation des relevés de temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos (§ 4.2.11.3, 9.6, 12.5) ;
- f) Adéquation des fiches de maintenance de l'aéronef (§ 4.3.1, alinéas a), b) et c)) ;
- g) Adéquation du manifeste de charge (§ 4.3.1, alinéas d), e) et f)) ;
- h) Adéquation du plan opérationnel (§ 4.3.1, alinéa g)) ;
- i) Méthode pour obtenir les données météorologiques (§ 4.3.5.1 et 4.3.5.2) ;
- j) Méthode de rangement des bagages à main (§ 4.8) ;
- k) Limites d'emploi relatives aux performances des avions (§ 5.2.4) ;
- l) Méthode d'obtention et d'application des données sur les obstacles d'aérodrome (§ 5.3) ;
- m) Adéquation des fiches de renseignements destinés aux passagers (§ 6.2.2, alinéa d)) ;
- n) Procédures de navigation grande distance (§ 7.2.1, alinéa b)) ;
- o) Contenu du carnet de route (§ 11.4.1) ;
- p) Contenu du programme de formation à la sûreté (§ 13.4).

6. Validation des normes d'exploitation

La norme 4.2.1.4 spécifie que la validité d'un AOC dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de certification originales (§ 4.2.1.3) sous la supervision de l'ANAC. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (§ 4.2.1.9). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

7. Amendement des permis d'exploitation aérienne

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


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

SUPPLEMENT E. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENT (LME)

Complément aux dispositions du Chapitre 6, § 6.1.2

1. Si des écarts par rapport aux exigences de l'État de Côte d'Ivoire en matière de certification des aéronefs n'étaient pas permis, les aéronefs ne pourraient être exploités que si tous leurs systèmes et équipements étaient en état de fonctionner. L'expérience a montré qu'un certain degré de non-fonctionnement peut être accepté à court terme, lorsque le reste des systèmes et équipements en état de fonctionner continue à assurer la sécurité de l'exploitation.
2. L'ANAC indiquera, par le biais de l'approbation d'une liste minimale d'équipements, les systèmes et éléments d'équipement dont il est permis qu'ils soient hors de fonctionnement pour certaines conditions de vol, de manière qu'aucun vol ne puisse être effectué avec d'autres systèmes et équipements hors de fonctionnement que ceux qui sont spécifiés.
3. Une liste minimale d'équipements approuvée par l'ANAC est donc nécessaire pour chaque aéronef ; elle se base sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) établie pour le type d'aéronef par l'organisme responsable de la conception du type conjointement avec l'Etat de conception.
4. L'ANAC exige que l'exploitant établisse une liste minimale d'équipements conçue pour permettre l'exploitation d'un aéronef avec certains systèmes ou équipements hors de fonctionnement, à condition qu'un niveau acceptable de sécurité soit maintenu.
5. La liste minimale d'équipements n'est pas destinée à prévoir l'exploitation de l'aéronef pour une période indéfinie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement. Son objectif fondamental est de garantir la sécurité de l'exploitation d'un aéronef avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement dans le cadre d'un programme contrôlé et solide de réparation et de remplacement de pièces.
6. Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants hors de fonctionnement ne se traduira pas par une dégradation inacceptable du

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 23/07/2010 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail de l'équipage de conduite.

7. Le risque de panne supplémentaire lorsque l'exploitation est poursuivie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement doit également être pris en considération dans la détermination du maintien d'un niveau acceptable de sécurité. La liste minimale d'équipements ne peut pas s'écarter des exigences de la section limites d'emploi du manuel de vol, des procédures d'urgence ou des autres exigences de navigabilité de l'Etat d'immatriculation ou de l'Etat de Côte d'Ivoire, sauf dispositions contraires du service de navigabilité compétent ou du manuel de vol.
8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol doivent être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments doivent être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipements hors de fonctionnement.
9. Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol, visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour l'équipage de conduite.
10. Les responsabilités du pilote commandant de bord dans l'acceptation d'utiliser un avion présentant des insuffisances par rapport à la liste minimale d'équipements sont spécifiées au Chapitre 4, § 4.3.1.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile (n): Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

SUPPLEMENT F. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

Complément aux dispositions du Chapitre 3, § 3.3

1. Introduction


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

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

1.3 Les lignes directrices du présent supplément portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application du § 3.3 du Chapitre 3. Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

2. Organisation

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3100 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

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

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

2.3 Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

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

3. Validation

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

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

4. Conception

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



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

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

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

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


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

5. Mise en place

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

6. Amendement

6.1 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) l'Etat de Côte d'Ivoire, l'Etat de conception, l'Etat d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2018 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion
par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »

Edition : 4
Date : 23/07/2018
Amendement : 05
Date : 23/07/2018

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 23/07/2010 Amendement : 05 Date : 23/07/2018</p>
---	--	--

**SUPPLEMENT G. ELEMENTS INDICATIFS SUPPLEMENTAIRES
CONCERNANT LES VOLS APPROUVES D'AVIONS MONOMOTEURS A TURBINE DE
NUIT ET/OU EN CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS
(IMC)**

Complément au Chapitre 5, § 5.4, et Appendice 3

NON APPLICABLE

SUPPLEMENT H. SYSTEME D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, DISPOSITIFS DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) ET SYSTEMES DE VISION AMÉLIORÉE (EVS)

Complément aux dispositions du Chapitre 4, § 4.2.8.1, et du Chapitre 6, § 6.23

Introduction

Le présent supplément contient des éléments indicatifs sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD et systèmes de vision certifiés destinés à être utilisés en exploitation à bord d'avions employés à la navigation aérienne internationale. Ces systèmes et des systèmes hybrides peuvent être installés et utilisés pour réduire la charge de travail, améliorer le guidage, réduire les erreurs techniques de pilotage et améliorer la conscience de la situation et/ou obtenir des crédits opérationnels. Des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD, des affichages équivalents et des systèmes de vision peuvent être installés séparément ou ensemble dans un système hybride. Tout crédit opérationnel pour leur utilisation doit avoir été spécifiquement approuvé par l'ANAC.

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

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

Jusqu'à présent, un crédit opérationnel a été accordé seulement à des systèmes de vision contenant un capteur d'image qui fournit sur un HUD une image en temps réel de la vue de l'extérieur réelle.

Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des informations et des orientations plus détaillées sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD, les affichages équivalents et les systèmes de vision. Il devrait être consulté en parallèle avec le présent supplément.

1. HUD et affichages équivalents

1.1 Généralités

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

1.1.2 Des informations de vol devraient être présentées sur les HUD ou les affiches équivalents selon l'utilisation prévue.

1.2 Applications opérationnelles

1.2.1 L'emploi de HUD dans les opérations aériennes peut améliorer la conscience de la situation en combinant des informations de vol affichées sur les systèmes de visualisation tête basse (HDD) avec la vue extérieure pour que les pilotes soient plus immédiatement conscients des paramètres de vol pertinents et des informations sur la situation pendant qu'ils regardent constamment à l'extérieur. Cette meilleure conscience de la situation peut aussi réduire les erreurs de pilotage et améliorer la capacité du pilote de faire la transition entre les repères visuels et les instruments lorsque les conditions météorologiques changent.

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

1.2.3 Un HUD approuvés, peut :


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

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

1.3 Formation aux HUD

1.3.1 Des exigences en matière de formation et d'expérience récente concernant les opérations utilisant les HUD ou les affichages équivalents devraient être établies par l'ANAC. Les programmes de formation devraient être approuvés par l'ANAC et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de l'ANAC.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

2. Systèmes de vision

2.1 Généralités

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

2.1.2 Il est possible que les feux à diodes électroluminescentes (DEL) ne soient pas visibles pour les systèmes de vision basés sur l'infrarouge. Les exploitants de tels systèmes de vision devront acquérir de l'information sur les programmes de mise en œuvre de DEL aux aéroports qu'ils comptent utiliser.

2.2 Applications opérationnelles

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

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

2.3 Concepts opérationnels

2.3.1 Les opérations d'approche aux instruments comprennent une phase de vol aux instruments et une phase de vol à vue. La phase de vol aux instruments se termine à la MDA/H ou à la DA/H publiée, à moins qu'une approche interrompue ait été

amorcée. L'utilisation de l'EVS ou du CVS ne change pas la MDA/H ou la DA/H applicable.

La poursuite de l'approche de MDA/H ou DA/H jusqu'à l'atterrissage sera menée en utilisant des références visuelles. Ceci s'applique aussi aux opérations avec systèmes de vision. La différence est que les références visuelles seront acquises en utilisant un EVS ou CVS, la vision naturelle ou le système de vision en combinaison avec la vision naturelle (voir la Figure I-1).

Opérations EVS

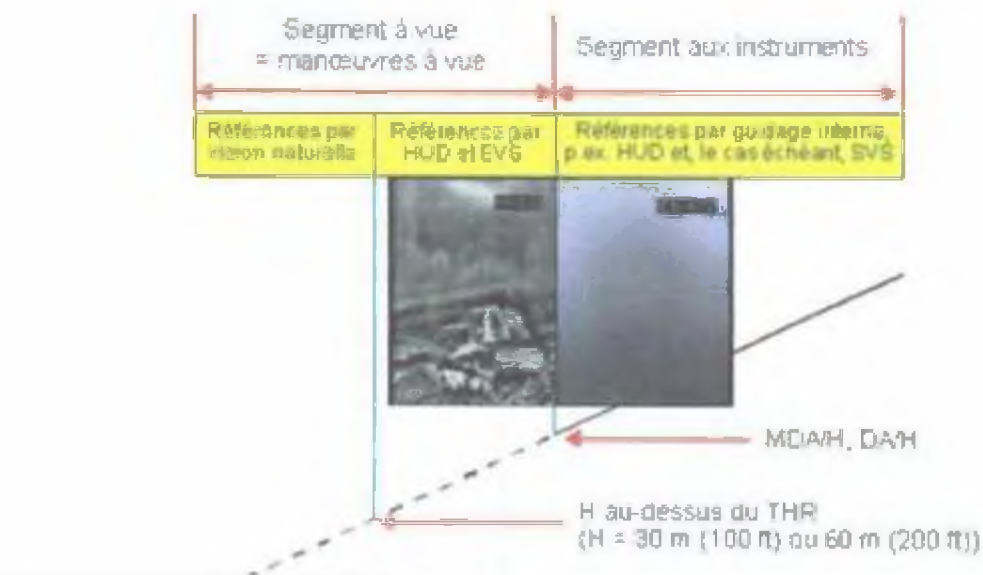


Figure I-1. Opérations EVS-Transition des références de l'approche aux instruments aux références de l'approche à vue

2.3.2 Jusqu'à une hauteur définie du segment à vue, généralement à 30 m (100 ft) ou au-dessus, les références visuelles peuvent être acquises uniquement au moyen du système de vision. La hauteur définie dépend de l'approbation de navigabilité et de l'approbation spécifique de l'ANAC. Au-dessous de cette hauteur, les références visuelles devraient être basées seulement sur la vision naturelle. Dans les applications les plus avancées, le système de vision peut être utilisé jusqu'à la zone de toucher des roues sans que l'acquisition de références visuelles par la vision naturelle soit nécessaire. C'est donc dire qu'un tel système de vision peut être le seul moyen d'acquérir des références visuelles, et qu'il peut être utilisé sans vision naturelle.



2.4 Formation aux systèmes de vision

2.4.1 Des exigences en matière de formation et d'expérience récente devraient être établies par l'ANAC. Les programmes de formation devraient être approuvés par l'ANAC et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de l'ANAC. La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système de vision est utilisé

2.5 Référence visuelles

2.5.1 En principe, les références visuelles requises ne changent pas du fait de l'utilisation d'un EVS ou d'un CVS, mais il est permis que ces références soient acquises au moyen de l'un ou l'autre système jusqu'à une certaine hauteur pendant l'approche comme le décrit le § 2.3.1.

2.5.2 Dans les régions qui ont élaboré des spécifications pour les opérations avec systèmes de vision, les références visuelles sont indiquées sur la Figure J-1.

3. Systèmes hybrides

3.1 Le terme générique de système hybride est employé lorsque deux systèmes ou plus sont combinés. Généralement, le système hybride a une performance améliorée en comparaison de chacun des systèmes qui le composent, ce qui à son tour peut le qualifier pour un crédit opérationnel. Inclure plus de système dans le système hybride améliore normalement la performance du système. *Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des exemples de systèmes hybrides.*

4. Crédits opérationnels

4.1 Les minimums opérationnels d'aérodrome sont exprimés en termes de visibilité/RVR minimale et de MDA/H ou DA/H. Quand des minimums opérationnels d'aérodrome sont établis, la capacité combinée de l'équipement embarqué et de l'infrastructure au sol devrait être prise en compte. Les avions mieux équipés peuvent être exploités dans des conditions de visibilité naturelle inférieures, avec une DA/H moins élevée et/ou avec une infrastructure au sol moins importante. Un crédit opérationnel indique que les minimums opérationnels d'aérodrome peuvent être réduits dans le cas des avions convenablement équipés. Un autre moyen pour accorder un crédit opérationnel est de permettre que les exigences en matière de visibilité soient satisfaites, en tout ou en partie, au moyen des systèmes de bord.

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

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

4.3 La relation entre la conception de procédure et l'exploitation peut être décrite comme suit.

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


5. Procédures opérationnelles

5.1 Conformément au § 6.23.2, l'exploitant devrait élaborer des procédures opérationnelles adéquates associées à l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'un affichage équivalent, de systèmes de vision et de systèmes hybrides. Ces procédures devraient figurer dans le manuel d'exploitation et comprendre au moins les éléments suivants :

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

6. Approbations

Lorsqu'une demande d'approbation spécifique se rapporte à des crédits opérationnels pour des systèmes qui n'incluent pas de système de vision, les indications du présent supplément sur les approbations peuvent être utilisées dans la mesure applicable déterminée par l'ANAC.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 6 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--


6.1 Généralités

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

6.1.2 Les systèmes qui ne sont pas utilisés pour obtenir un crédit opérationnel ou qui ne sont pas autrement critiques relativement aux minimums opérationnels d'aérodrome, p. ex. des systèmes de vision servant à améliorer la conscience de la situation sans approbation spécifique. Cependant, les procédures d'exploitation normalisées pour ces systèmes devraient être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Un exemple de ce type d'opération peut comprendre un EVS ou un SVS sur une visualisation tête basse qui est utilisé seulement pour la conscience de la situation dans la zone entourant l'avion pendant des manœuvres au sol où l'affichage n'est pas dans le champ de vision principal du pilote. Pour que la conscience de la situation soit améliorée, l'installation et les procédures opérationnelles devront assurer que le fonctionnement du système de vision n'entrave pas les procédures normales ou le fonctionnement ou l'utilisation d'autres systèmes de bord. Dans certains cas, il pourra être nécessaire d'apporter des modifications à ces procédures normales pour d'autres systèmes ou équipements de bord pour assurer la compatibilité.

6.1.3 Conformément au § 6.23.1 du RACI 3000, l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD, d'un affichage équivalent, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, doit être approuvée par l'ANAC quand ces systèmes sont utilisés « pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un avion ». Quand des crédits opérationnels ont été accordés par l'ANAC conformément au § 4.2.8.1.1 du RACI 3000, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et est soumise à une approbation spécifique. L'utilisation de ces systèmes uniquement pour améliorer la conscience de la situation, réduire les erreurs techniques de pilotage et/ou réduire la charge de travail représente un élément de sécurité important, mais elle ne nécessite pas une approbation spécifique.

6.1.4 Tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans les spécifications d'exploitation applicables au type d'avion ou à un avion particulier, selon le cas.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéro-nautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	---	--

6.2 Approbations spécifiques pour crédit opérationnel

6.2.1 Pour obtenir une approbation spécifique pour un crédit opérationnel, l'exploitant devra spécifier le crédit opérationnel désiré et soumettre une demande appropriée. Une demande appropriée devrait inclure les éléments suivants:

a) *Précisions concernant le postulant.*

Nom de la compagnie titulaire de l'AOC, numéro de l'AOC et adresse électronique.

b) *Précisions concernant l'aéronef.* Nom du constructeur, modèle de l'aéronef et marque(s) d'immatriculation.

c) *Liste de conformité du système de vision de l'exploitant.* La teneur de la liste de conformité est présentée dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). La liste de conformité devrait comprendre les renseignements pertinents pour l'approbation spécifique demandée et les marques d'immatriculation des aéronefs dont il s'agit. Si une demande porte sur plus d'un type d'aéronef/de parc aérien, une liste de conformité remplie devrait être jointe pour chaque aéronef/parc aérien.

d) *Documents à joindre à la demande.* Il convient de joindre copie de tous les documents auxquels l'exploitant a fait référence. Il ne devrait pas être nécessaire d'envoyer les manuels complets ; seuls les passages/pages pertinents devraient être requis. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations supplémentaires.

e) *Nom, titre et signature.*

6.2.2 Les éléments suivants devraient figurer dans la liste de conformité d'un système de vision :

- a) documents de référence utilisés pour établir la demande d'approbation ;
- b) manuel de vol ;
- c) retours d'information et comptes rendus de problèmes importants ;
- d) crédit opérationnel demandé et minimums opérationnels d'aérodrome en découlant ;
- e) mentions dans le manuel d'exploitation, y compris la LME, et procédures d'exploitation normalisées;
- f) évaluation du risque de sécurité ;
- g) programmes de formation ;




Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion
par une entreprise de transport aérien public
« RACI 3000 »**

Édition : 4
Date : 06/02/2018
Ameudement : 05
Date : 06/02/2018

h) maintien de la navigabilité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

SUPPLEMENT I. NIVEAUX DES SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (RFFS)

Complément aux dispositions du Chapitre 4, § 4.1.4

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 Introduction

Le présent supplément a pour objet de donner des orientations sur l'évaluation d'un niveau RFFS jugé acceptable à un aéroport par des exploitants d'aéronefs qui utilisent l'aéroport à des fins divergentes. Ces orientations ne dégagent pas l'exploitant de l'obligation de veiller à ce qu'un niveau acceptable de protection soit disponible pour l'avion qu'il est prévu d'utiliser.

1.2 Principes de base

1.2.1 Aux fins de la planification des vols, les exploitants d'avions devraient s'assurer d'utiliser un aéroport dont la catégorie RFFS exigée par le RACI 6001, Chapitre 9, section 9.2, est égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion ; or certains aéroports en usage actuellement ne répondent pas à cette exigence. De plus, les dispositions du RACI 6001, Volume I, concernent le niveau RFFS à réaliser à l'aéroport en fonction des avions qui utilisent normalement l'aéroport ; le niveau de protection RFFS ne tient donc pas compte des avions pour lesquels l'aéroport est choisi comme aéroport de déchargement.

1.2.2 Pour les aéroports exposés à une réduction temporaire de leur capacité en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le RACI 6001 § 2.11.3, dispose ce qui suit : « Les modifications qui interviennent dans le niveau de protection normalement assuré sur un aéroport en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie seront notifiées aux organismes ATS et aux organismes d'information aéronautique appropriés afin qu'ils soient en mesure de fournir les renseignements nécessaires aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Lorsque le niveau de protection est redevenu normal, les organismes dont il est fait mention ci-dessus seront informés en conséquence ».

1.2.3 Afin de déterminer l'acceptabilité d'un niveau de protection RFFS d'aéroport, l'exploitant devrait examiner :

a) pour un aérodrome de départ ou de destination, la différence entre la catégorie RFFS de l'aérodrome et la catégorie RFFS de l'avion, et la fréquence des vols à cet aérodrome ;

b) pour un aérodrome de dégagement, la différence entre la catégorie RFFS de l'aérodrome et la catégorie RFFS de l'avion, et la probabilité que cet aérodrome de dégagement sera utilisé.

1.2.4 L'idée est que l'exploitant considérera les RFFS disponibles comme un élément du processus d'évaluation des risques mené dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (SGS), pour assurer la possibilité de maximiser la sécurité générale des opérations. L'évaluation des risques inclurait en outre les installations de l'aérodrome, leur disponibilité, l'état du terrain, les conditions météorologiques, etc. pour assurer que l'aérodrome retenu est le plus approprié.

1.2.5 Les présentes orientations sont destinées à aider les exploitants à effectuer l'évaluation prévue au Chapitre 4, § 4.1.4, en tenant dûment compte des principes de base décrits aux § 1.2.1 à 1.2.4. Elles n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation des aérodromes.

2. GLOSSAIRE

Catégorie RFFS d'aérodrome. Catégorie RFFS d'un aérodrome donné, indiquée dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Catégorie RFFS d'avion. Catégorie indiquée dans le Tableau 9-1 de l'Annexe 14, Volume I, pour un type d'avion donné.

Déclassement temporaire. Catégorie RFFS, notifiée entre autres par NOTAM, qui résulte du déclassement du niveau de protection RFFS disponible à un aérodrome.

3. CATÉGORIE RFFS D'AÉRODROME ACCEPTABLE

3.1 Planification

3.1.1 En principe, la catégorie RFFS publiée de chaque aérodrome utilisé par un vol donné devrait être égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion qui effectue ce vol. Cependant, si un ou plusieurs des aérodromes qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation n'offrent pas la catégorie RFFS de l'avion, l'exploitant devrait s'assurer que le ou les aérodromes offrent un niveau RFFS jugé acceptable,

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

sur la base d'une évaluation des risques menée dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant. Pour établir des niveaux de catégorie RFFS acceptables en pareil cas, l'exploitant peut utiliser les critères énoncés aux Tableaux I-1 et I-2. Indépendamment de ces critères, l'exploitant peut déterminer d'autres niveaux de catégorie RFFS acceptables conformément au § 3.1.3 du présent supplément.

3.1.1.1 Les vols prévus à destination d'aérodromes où la catégorie RFFS est inférieure au niveau spécifié par le RACI 6001, Chapitre 9, section 9.2, devraient faire l'objet d'une coordination entre les exploitants des avions et les exploitants des aérodromes en question.

3.1.1.2 Concernant les aérodromes de départ et de destination, pendant la planification du vol, le niveau de protection RFFS acceptable peut être égal ou supérieur aux valeurs indiquées au Tableau I-1.

Tableau I-1. Catégorie d'aérodrome acceptable pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie (aérodromes de départ et de destination)


<p>Aérodromes (qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation)</p> <p>Si l'aérodrome a plus d'une vocation, la catégorie applicable est la catégorie requise la plus élevée qui correspond à la vocation remplie par l'aérodrome au moment de l'utilisation prévue.</p>	<p>Catégorie RFFS d'aérodrome acceptable (basée sur la catégorie RFFS d'aérodrome publiée), y compris toute modification apportée par NOTAM)</p>
<p>Aérodromes de départ et de destination</p>	<p>La catégorie RFFS de chaque aérodrome devrait être égale ou supérieure à la catégorie RFFS de l'avion.</p> <p>Lorsqu'une évaluation appropriée des risques a été menée par l'exploitant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie inférieure d'un niveau par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou - catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. <p>La catégorie ne doit toutefois pas être inférieure au niveau 4 RFFS d'aérodrome dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.</p>

3.1.1.3 Afin de respecter la réglementation d'exploitation applicable à un vol donné, l'exploitant choisit un/des aérodrome(s) de dégagement pour diverses utilisations.

Pendant la planification du vol, la catégorie RFFS d'aérodrome acceptable à un aérodrome choisi comme aérodrome de dégagement peut être égale ou supérieure aux valeurs indiquées au Tableau I-2.

Tableau I-2. Catégorie d'aérodrome acceptable pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie (aérodromes de dégagement)

<p>Aérodromes (qu'il est obligatoire de spécifier dans le plan de vol exploitation)</p> <p>Si l'aérodrome a plus d'une vocation, la catégorie applicable est la catégorie requise la plus élevée qui correspond à la vocation remplie par l'aérodrome au moment de l'utilisation prévue</p>	<p>Niveau de protection RFFS d'aérodrome acceptable (basé sur la catégorie RFFS d'aérodrome publiée, y compris toute modification apportée par NOTAM)</p>
<p>Aérodromes de dégagement pour le décollage et la destination</p>	<p>Lorsqu'une évaluation appropriée des risques a été menée par l'exploitant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou - catégorie inférieure de trois niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. - La catégorie ne doit toutefois pas être inférieure au niveau 4 RFFS d'aérodrome dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.
<p>Aérodromes de dégagement de route</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Si un préavis minimal de 30 minutes avant l'arrivée de l'avion est donné à l'exploitant de l'aérodrome, celui-ci devra assurer une catégorie RFFS d'aérodrome de niveau minimal 4 pour un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, et de niveau minimal 1 pour les autres avions. • Si le préavis donné à l'exploitant de l'aérodrome avant l'arrivée de l'avion est inférieur à 30 minutes : <ul style="list-style-type: none"> - catégorie inférieure de deux niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion, ou - catégorie inférieure de trois niveaux par rapport à la catégorie RFFS de l'avion dans le cas d'un déclassement temporaire de 72 heures ou moins. <p>La catégorie ne doit toutefois pas être inférieure au niveau 4 RFFS d'aérodrome dans le cas d'un avion de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg, ou inférieure au niveau 1 dans le cas des autres avions.</p>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

3.1.2 Dans le cas d'un vol tout cargo, une réduction supplémentaire peut être acceptable si les RFFS ont la capacité nécessaire d'empêcher la propagation d'un incendie autour de la zone du poste de pilotage pendant un temps suffisant pour permettre aux personnes à bord d'évacuer l'avion en sécurité.

3.1.3 Variations

3.1.3.1 Nonobstant les directives figurant au § 3.1.1, une catégorie RFFS d'aérodrome de niveau inférieur aux niveaux de protection définis aux Tableaux I-1 et I-2 peut être acceptable si d'autres considérations l'emportaient, telles que les conditions météorologiques, les caractéristiques des pistes ou la longueur du dégagement. Ces variations devraient reposer sur l'évaluation d'un risque spécifique menée par l'exploitant dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (SGS).

3.1.3.2 Les variations de catégorie RFFS d'aérodrome peuvent concerner, entre autres :

- a) un vol occasionnel ;
- b) des déclassements temporaires de plus de 72 heures.

S'il y a lieu, une variation peut être utilisée pour un groupe d'aérodromes choisis pour une même utilisation, pour un type d'avion donné.

3.1.3.3 Les variations mentionnées ci-dessus peuvent reposer sur des critères supplémentaires ou différents, selon le type d'exploitation. Par exemple, la limite de 72 heures pour les déclassements temporaires peut ne pas s'appliquer dans le cas d'un vol unique à destination ou en provenance de l'aérodrome visé, tel qu'un vol non régulier, alors qu'elle est tout à fait appropriée dans le cas d'exploitations continues et quotidiennes. Une variation peut être limitée dans le temps. Elle peut également être modifiée pour tenir compte de l'évolution du niveau de protection RFFS disponible à l'aérodrome (aux aérodromes) visé(s). Conformément au Chapitre 4, § 4.1.5, les variations et leurs périodes de validité devraient être indiquées dans le manuel d'exploitation.

3.1.3.4 Pour veiller à ce que les variations aux aérodromes de départ et de destination soient d'une catégorie RFFS acceptable, l'exploitant d'avions fera une évaluation des risques de sécurité à ces aérodromes, en fonction des éléments suivants :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

a) la fréquence des vols prévus par l'exploitant d'avions par rapport à une catégorie RFFS d'aérodrome réduite ;

b) une coordination entre l'exploitant d'avions et l'exploitant d'aérodrome (par exemple en réduisant le délai d'intervention en mettant en place les moyens RFFS existants le long de la piste avant le décollage ou l'atterrissage prévu).

3.1.3.5 Pour les vols réguliers, la coordination devrait tenir compte des principes énoncés dans le RACI 6001 Chapitre 9, § 9.2.5 et 9.2.6 qui sont applicables à l'exploitant d'aérodrome, ainsi que des possibilités de variation de la catégorie RFFS disponibles suivant un cycle quotidien ou saisonnier.

3.1.3.6 En ce qui concerne les variations du niveau RFFS acceptable pour un aérodrome de dégagement, qu'il s'agisse d'un aérodrome de décollage, de destination ou de route, l'exploitant d'avions fera une évaluation du risque de sécurité spécifique à l'aérodrome retenu en fonction des éléments suivants :

a) la probabilité de l'utilisation efficace de l'aérodrome visé ;

b) la fréquence du choix de l'aérodrome aux fins des utilisations respectives.

3.2 En vol

3.2.1 Les informations figurant dans le manuel d'exploitation conformément au Chapitre 4, § 4.1.5, concernant la catégorie RFFS d'aérodrome acceptable au stade de la planification (notamment les Tableaux I-1, I-2 et, le cas échéant, les variations au titre des spécifications figurant au § 3.1.3) sont applicables au moment de la replanification en vol.

3.2.2 Le pilote commandant de bord peut décider en vol de se poser à un aérodrome, indépendamment de sa catégorie RFFS, si, après avoir dûment examiné toutes les circonstances en vigueur, il estime plus sûr d'atterrir à cet aérodrome que d'effectuer un déroutement.

SUPPLEMENT J. MARCHANDISES DANGEREUSES

Complémentaire du Chapitre 14 du présent règlement

1. But et portée

Les éléments figurant dans ce supplément apportent des indications concernant le transport de marchandises dangereuses comme fret. Le Chapitre 14 du RACI 3000, contient des spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses qui s'appliquent à tous les exploitants.

Les exploitants qui sont agréés pour transporter des marchandises dangereuses comme fret doivent satisfaire à des exigences supplémentaires. En plus des spécifications opérationnelles que contient Le RACI 3000, il y a dans le RACI 3004 et dans les Instructions techniques d'autres spécifications auxquelles il faut aussi se conformer.

2. Définitions

Lorsque le terme qui suit est utilisé dans ce supplément, il a la signification indiquée :


Marchandises. Tous biens, autres que la poste et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

Cette définition diffère de la définition des « marchandises » donnée dans le RACI 7500 — Facilitation.

Le COMAT qui peut être classé comme marchandise dangereuse et qui est transporté conformément à la Partie 1, § 2.2.2, § 2.2.3 ou § 2.2.4 des Instructions techniques est considéré comme « fret » (p.ex. pièces d'aéronef telles que générateurs d'oxygène chimique et régulateurs de carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants, produits de nettoyage).

3. Etats

3.1 L'ANAC indique dans les spécifications d'exploitation si un exploitant est agréé ou non pour transporter des marchandises dangereuses comme fret. Lorsqu'un exploitant est agréé pour transporter des marchandises dangereuses comme fret, les limitations éventuelles sont mentionnées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

3.2 Une approbation opérationnelle peut être accordée pour le transport de certains types de marchandises seulement (p. ex. glace sèche, substance biologique, Catégorie B et marchandises dangereuses en quantités exemptées) ou de COMAT.

3.3 Le Supplément aux Instructions techniques contient des indications sur les responsabilités des Etats concernant les exploitants. Ceci comprend des renseignements complémentaires à la Partie 7 des Instructions techniques sur le stockage et le chargement, la fourniture de renseignements, les inspections, l'application et aux renseignements figurant dans l'Annexe 6 en ce qui concerne les responsabilités des Etats pour les marchandises dangereuses.

3.4 Le transport de marchandises dangereuses autrement que comme fret (c.-à-d. vols médicaux, recherches et sauvetage) est visé dans la Partie 1, Chapitre 1, des Instructions techniques. Les exceptions 41 pour le transport de marchandises dangereuses qui sont de l'équipement ou sont destinées à l'utilisation à bord pendant le vol, sont traitées en détail dans la Partie 1, 2.2.1, des Instructions techniques.

4. Exploitant

4.1 Le programme de formation d'un exploitant devrait couvrir, au minimum, les aspects du transport de marchandises dangereuses énumérés dans les Instructions techniques, Tableau I-4, pour les exploitants titulaires d'une approbation, ou Tableau I-5, pour les exploitants non approuvés. Une formation périodique doit être dispensée dans les 24 mois qui suivent la formation initiale, sauf autres dispositions dans les Instructions techniques.

4.2 Le manuel d'exploitation devrait donner des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses, y compris les politiques et les procédures concernant le personnel de tierces parties qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses transportées comme marchandises.

4.3 Les Instructions techniques exigent que les exploitants fournissent dans le manuel d'exploitation et/ou d'autres manuels appropriés des renseignements qui permettront aux équipages de conduite, aux autres employés et aux agents d'assistance en escale de s'acquitter de leurs responsabilités liées au transport de marchandises dangereuses et qu'une formation initiale soit dispensée avant l'exercice d'une fonction professionnelle concernant des marchandises dangereuses.




 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

4.4 Les exploitants doivent respecter et maintenir les exigences fixées par l'Etat de Côte d'Ivoire où ils mènent des opérations, conformément au RACI 3000, § 4.2.2.3.

4.5 Les exploitants peuvent demander une approbation pour transporter, comme fret, certaines marchandises dangereuses seulement, telles que glace sèche, substance biologique, Catégorie B, COMAT et marchandises dangereuses en quantités exemptées.

4.6 La Pièce jointe 1 à la Partie S-7, Chapitre 7, du Supplément aux Instructions techniques contient des indications et des renseignements supplémentaires concernant les exploitants non approuvés et les exploitants approuvés pour transporter des marchandises dangereuses comme fret.

4.7 Tous les exploitants doivent élaborer et mettre en œuvre un système qui assure qu'ils resteront au courant des modifications et mises à jour des règlements. Les Instructions techniques contiennent les instructions détaillées qui sont nécessaires pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Ces instructions sont publiées tous les deux ans, et prennent effet le 1er janvier d'une année impaire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

SUPPLEMENT K. LOCALISATION D'UN AVION EN DÉTRESSE

Complémentaire aux dispositions du Chapitre 6, section 6.18

Orientations sur la localisation d'un avion en détresse

1. Introduction

1.1 Les éléments suivants contiennent des orientations sur la localisation d'un avion en détresse.


Le Groupe de travail Transmission déclenchée de données de vol (TTFDWG) a examiné 42 accidents pour obtenir une indication de la distance entre la dernière position connue d'un avion et le lieu d'un accident. Le rapport indique que, dans environ 95% des cas, si la position de l'appareil une minute avant l'accident était connue, le lieu de l'accident se trouvait dans un rayon de 6 NM par rapport à cette position. (Cliquez ici et ensuite sur l'onglet « Publications » pour consulter le rapport ou allez à l'adresse <https://www.bea.aero/fr/>).

1.2 Lorsqu'un avion tombe dans l'eau et s'y enfonce, il devient plus important de déterminer le lieu de l'accident dans un rayon de 6 NM à la surface. Commencer les recherches dans une zone initiale située à une distance supérieure à 6 NM réduit le temps disponible pour les recherches et le repérage de l'avion.

La capacité estimative actuelle de recherche subaquatique étant de 100 km² /jour, il est possible de parcourir une superficie de 6 NM de rayon en quatre jours. Si l'on tient compte du temps nécessaire aux ressources navales pour rejoindre la zone d'accident et commencer les recherches, une superficie de 2300 km², équivalant à un rayon de 14 NM, pourra être couverte avant l'épuisement de la batterie de l'ULD. Commencer à une distance de plus de 6 NM réduit la probabilité de succès de localiser l'avion durant une première recherche, tandis qu'étendre le rayon prescrit de localisation à plus de 6 NM réduit le temps disponible pour les recherches sans augmenter de façon appréciable la probabilité de récupération de l'épave.

2. Clarification du rôle de l'équipement

2.1 Informations à partir desquelles une position peut être déterminée: informations provenant d'un système embarqué qui est actif ou qui, lorsqu'il est automatiquement ou manuellement activé, peut fournir des informations de position comprenant une estampille temporelle. Il s'agit d'une exigence basée sur la performance qui n'est liée à aucun système particulier et qui peut apporter des avantages opérationnels.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

2.2 Émetteur de localisation d'urgence (ELT): Les ELT de la génération actuelle ont été conçus pour indiquer la position d'un impact dans le cas d'un accident survivable. Les ELT de la prochaine génération seront peut-être capables de déclencher une transmission en vol lorsque l'une quelconque des conditions décrites dans le document EUROCAE ED-237, Minimum Aviation System Performance Specification (MASPS) for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information est remplie. Lorsqu'un ELT est immergé dans l'eau, son signal n'est pas détectable.

2.3 Enregistreur de bord automatique largable (ADFR): Un ADFR a pour objet de mettre à disposition les données de l'enregistreur de bord peu de temps après un accident, notamment un accident sur l'eau. L'ELT intégré permet de déterminer le lieu de l'accident pour les opérations de recherches et de sauvetage aussi bien qu'aux fins d'enquête sur l'accident. Capable de flotter, l'ADFR aide à trouver le lieu de l'accident grâce au signal émis par son ELT, lorsque l'épave s'enfonce dans l'eau. Il permet également la redondance pour un ELT.

2.4 Dispositif de localisation subaquatique (ULD): Un ULD fonctionnant à une fréquence de 8,8 kHz est fixé à la cellule d'un avion pour repérer l'épave immergée lorsque le signal de l'ELT ne peut pas être détecté. Les ULD fonctionnant à une fréquence de 37,5 kHz sont fixés aux enregistreurs de bord et sont utilisées pour localiser les enregistreurs de vol sous l'eau.

3. Conformité de l'équipement


3.1 La technologie moderne permet de répondre de diverses manières aux exigences en matière d'équipement. Le Tableau J-1 ci-après donne des exemples d'équipement conforme. Pour les installations potentielles indiquées, le coût est tenu au minimum et l'efficacité de l'installation existante est accrue.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

Tableau J-1. Exemples de conformité	
Actuel	Après le 1^{er} janvier 2021
En-service	Demande de certificat de type présentée à un État contractant
<p>Deux ELT Deux enregistreurs fixes</p>	<p>Exemple: Un système au moyen duquel une position peut être déterminée; et un ADFR avec un ELT intégré; et un enregistreur combiné ; ou Un système au moyen duquel une position peut être déterminée et un ELT et deux enregistreurs fixes et un moyen supplémentaire de récupérer les données des enregistreurs de bord en temps utile.</p>

Un système au moyen duquel une position peut être déterminée, utilisé pour se conformer aux dispositions de la section 6.18, peut remplacer un des ELT prescrits à la section 6.17.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Édition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

SUPPLÉMENT L. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD

Le présent supplément est complément aux dispositions du Chapitre 6, section 6.3

INTRODUCTION

Depuis 1973, et l'inclusion dans l'Annexe 6 de SARP relatives à l'emport d'enregistreurs de bord, des exigences ont été ajoutées ou révisées les concernant. Les amendements ont porté sur une mise à jour des dispositions en question, l'enregistrement des communications numériques, les exigences applicables aux FDR des nouveaux aéronefs et une révision des listes de paramètres, ainsi que sur des CVR à durée d'enregistrement de deux heures. Au fil des ans, les dispositions relatives aux dates d'application et à l'emport des enregistreurs de bord telles que définies dans les SARP sont devenues complexes.

Les tableaux qui suivent récapitulent les exigences actuelles relatives à l'emport d'enregistreurs de bord.

Tableau L-1. SARP relatives à l'installation de FDR, AIR, ADRS et AIRS

Date	MCTOM								
	Plus de 27 000 kg			Plus de 5 700 kg			Masse inférieure ou égale à 5 700 kg		
	Tous les avions Nouveau certificat de type	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines Premier certificat de navigabilité	Tous les avions Nouveau certificat de type	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines Nouveau certificat de type	Tous les avions à turbomachines Premier certificat de navigabilité	Avions multimoteurs à turbomachines Premier certificat de navigabilité
			6.3.1.1.6			6.3.1.1.6			
1987 ⇒			6.3.1.1.9 6.3.1.1.8			6.3.1.1.7			
1989 ⇒		6.3.1.1.3			6.3.1.1.4				
1990 ⇒									
2005 ⇒									6.3.1.1.5
2016 ⇒	Tableau A8-1 (certains paramètres échantillonnés à intervalle resserré)	6.3.1.1.10		Tableau A8-1 (certains paramètres échantillonnés à intervalle resserré)	6.3.1.1.10		6.3.1.1.1	6.3.1.1.2	
2023 ⇒	6.3.1.1.11	6.3.1.1.12		6.3.1.1.11	6.3.1.1.12				

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

Tableau AL-2. SARP relatives à l'installation de CVR et CAR5

Date	MCTOM					
	Plus de 27 000 kg		Plus de 5 700 kg		Plus de 2 250 kg	
	Tous les avions	Tous les avions à turbomachines Premier certificat de navigabilité	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines dont l'exploitation exige plus d'un pilote Nouveau certificat de type	
1987 ⇒		6.3.2.1.4		6.3.2.1.5		
2003 ⇒			6.3.2.1.3			
2016 ⇒	6.3.2.3.1					
2021 ⇒	6.3.2.3.2				6.3.2.1.1	6.3.2.1.2


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 »</p>	<p>Edition : 4 Date : 06/02/2018 Amendement : 05 Date : 06/02/2018</p>
---	--	--

Tableau AL-3. Normes sur la combinaison des installations d'enregistreurs

Date	MCTOM				
	Plus de 15 000 kg		Plus de 5 700 kg		Moins de 5 700 kg
	Tous les avions Nouveau certificat de type exigeant un CVR et un FDR	Tous les avions Nouveau certificat de type exigeant un CVR et un FDR	Tous les avions devant être équipés d'un CVR et d'un FDR		Tous les avions multimoteurs à turbomachines devant être équipés d'un CVR et d'un FDR
2016 ⇒	6.3.4.5.2	6.3.4.5.1	6.3.4.5.3		

Tableau AL-4. Enregistrements d'interface équipage de conduite - machine

Date	MCTOM	
	Plus de 27 000 kg	Plus de 5 700 kg
	Tous les avions Nouveau certificat de type	Tous les avions Premier certificat de navigabilité
2021 ⇒	6.3.4.1.1	6.3.4.1.2

----FIN----