



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

Abidjan, le **08 OCT 2019**

**00006182**

*NZE*

Décision n° \_\_\_\_\_/ANAC/DG/DSNAA/SDSNA  
portant adoption de l'amendement n°1 du règlement  
aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à  
l'environnement et aux moyens de maintenance des  
systèmes de Communication, Navigation,  
Surveillance et Gestion du trafic aérien (CNS/ATM) en  
abrégé, « RACI 5022 ».

**LE DIRECTEUR GENERAL**

- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** la Décision n° 13/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les Etats membres 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° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'ANAC à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Sur** proposition de la Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DSNAA) et après avis de la Direction du Transport Aérien (DTA) ;

*X*

## **DECIDE :**

### **Article 1<sup>er</sup> : Objet et champ d'application**

La présente décision fixe des exigences relatives à l'environnement et aux moyens de maintenance des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) utilisés par les fournisseurs de service CNS en République de Côte d'Ivoire.

### **Article 2 : Infrastructures et environnement de travail**

Le fournisseur de services CNS doit disposer d'infrastructures et d'un environnement de travail correspondants aux tâches à effectuer (installations, mise en service et maintenance des équipements CNS/ATM).

### **Article 3 : Stations aéronautiques**

3.1 Les stations aéronautiques (stations terrestres du service mobile aéronautique) doivent respecter les exigences suivantes :

- Un bon état physique de l'abri ;
- La climatisation adéquate de l'abri ;
- Une propreté convenable de l'abri ;
- Disponibilité de Fiches d'entretien
- Un extincteur approprié en état de fonctionnement ;
- Une végétation environnante conforme aux exigences des équipementiers ;
- La disponibilité d'un dispositif de protection contre la foudre ;
- Une sécurisation adéquate de la station ;
- La disponibilité d'une source d'alimentation primaire ;
- La disponibilité d'une source d'alimentation secondaire ;
- Une autonomie suffisante des batteries d'alimentation ;
- La disponibilité des fiches techniques de relevé des paramètres de performance ;
- La disponibilité du rapport initial de mise en service de la station.

3.2 Le terrain doit être plat et dégagé sur un rayon de 65 m centré sur l'antenne du VOR/DME (voir figure 1).

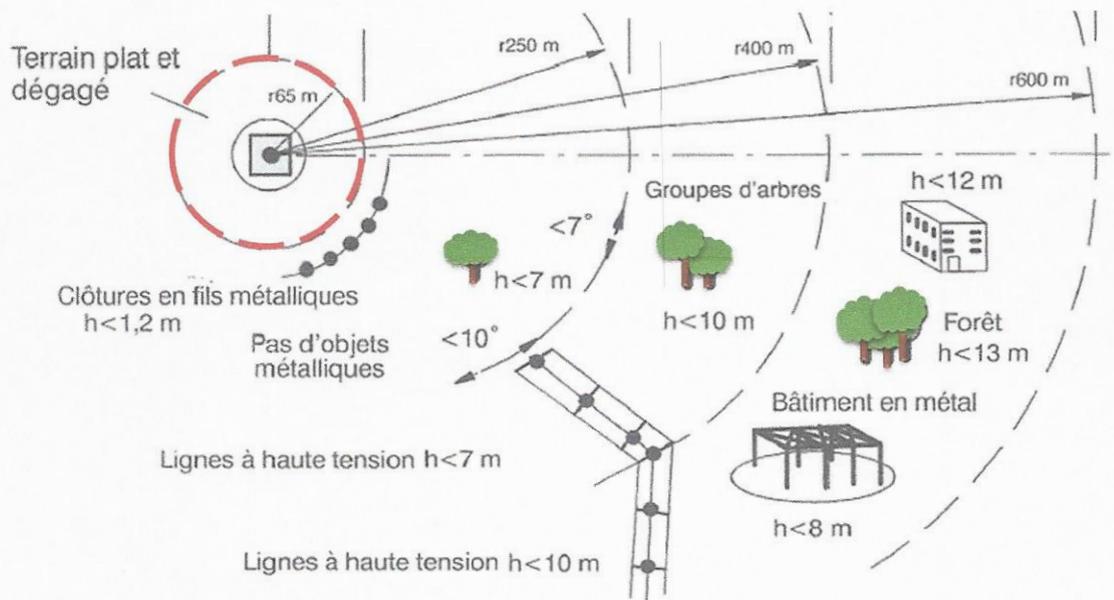


Figure 1 : Critères généraux d'implantation du VOR Conventionnel

### 3.3 Implantation et repérage au sol de points de mesure spécifiques de l'ILS

L'identification des points de mesures faisceau et sur la rose doit être matérialisée et clairement visible.

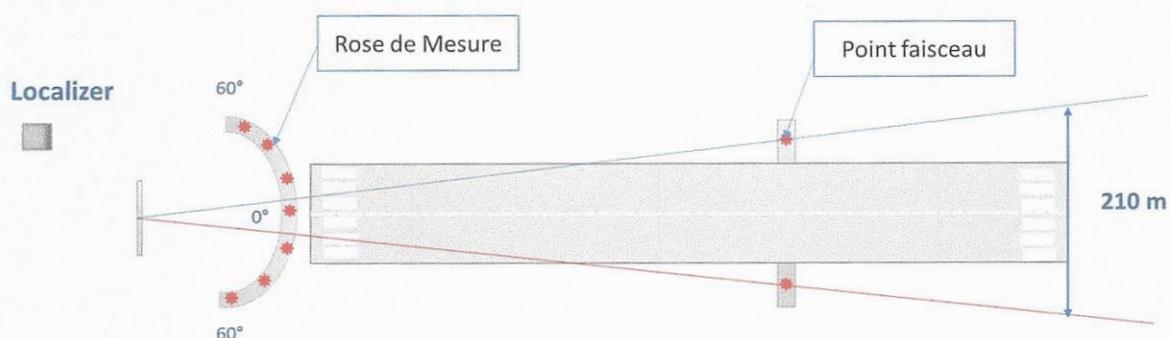


Figure 2 : Rose de Mesure et Points faisceau

Les aires de roulage doivent être accessibles et propres.

#### **Article 4 : Salle technique de maintenance CNS**

Toute salle technique de maintenance CNS doit respecter les exigences suivantes :

- Aménagement adéquat de la salle technique ;
- Disponibilité d'un système d'aération ;
- Un outillage de maintenance adéquat ;
- Disponibilité de tapis isolant ;
- Disponibilité du pupitre de maintenance ;

- Disponibilité d'armoires ;
- Disponibilité des prises électriques ;
- Extincteurs appropriés en état de fonctionnement.

### **Article 5: Outillage de maintenance**

L'outillage de maintenance doit comprendre au moins les éléments suivants :

- Des solvants ;
- Les outils de soudure ;
- Des caisses à outils ;
- Des gants de protection ;
- Des lunettes de protection ;
- Des blouses ;
- Des appareils de mesure ;
- Des bancs d'essai.

Les personnels en charge de la maintenance des équipements et systèmes CNS/ATM doivent disposer d'équipements de protection individuelle (EPI) nécessaires pour effectuer les tâches de maintenance.

### **Article 6 : Appareils de test des aides à la radionavigation**

Le fournisseur de services CNS doit disposer des équipements/appareils de test adéquats pour effectuer les travaux de maintenance sur chaque équipement CNS/ATM.

Le tableau ci-dessous précise la liste des équipements de tests pour les aides radio à la navigation (DME, VOR, ILS).

Equipements CNS	Appareils d'essai destinés à la maintenance
DME	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oscilloscope avec base de temps adéquate ;</li> <li>• Mesureur de puissance de crête UHF ;</li> <li>• Milli wattmètre UHF ;</li> <li>• Charge UHF adéquate pour 1,3 GHz et 1,3 kWp ;</li> <li>• Compteur de fréquence UHF ;</li> <li>• Coupleur directif UHF avec sorties étalonnées ;</li> <li>• Atténuateur étalonné (20 Wp, 10 dB) ;</li> <li>• Atténuateur étalonné (20 Wp, 20 dB) ;</li> <li>• Analyseur de spectre UHF ;</li> <li>• Appareillage d'essai intégré ou appareil externe d'essai de DME (fourni par le constructeur) ;</li> <li>• atténuateur variable UHF avec graphique d'étalonnage (facultatif).</li> </ul>

Equipements CNS	Appareils d'essai destinés à la maintenance
ILS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un fréquencemètre couvrant les bandes de 75, 108 - 112 et 328 - 336 MHz et dont la précision est d'au moins 0.001 %;</li> <li>• Un fréquencemètre de basses fréquences ou une source de fréquence étalon ayant une précision d'au moins 0.5 rk pour la mesure de fréquence de modulation ;</li> <li>• Un modulo mètre ou un oscilloscope pour la mesure du pourcentage de modulation ;</li> <li>• Un analyseur d'ondes de Lisses fréquences ou un analyseur de spectre pour les mesures de distorsion due aux harmoniques ;</li> <li>• un appareil de mesure de puissance RF, de type directionnel de préférence;</li> <li>• un récepteur ILS portatif.</li> </ul>
VOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• oscilloscope (de préférence avec une largeur de bande de 400 MHz);</li> <li>• générateur d'audiofréquences;</li> <li>• générateur de signaux types VOR;</li> <li>• compteur de fréquence;</li> <li>• analyseur de modulation ou modulomètre;</li> <li>• wattmètre, indicateur de taux d'ondes stationnaires ou wattmètre «ThruLine»;</li> <li>• détecteur sonde, VHF;</li> <li>• analyseur de spectre.</li> </ul>

### **Article 7 : Etalonnage**

*«L'étalonnage consiste à s'assurer que la valeur de la grandeur mesurée/obtenue par un appareil de mesure correspond à la grandeur réelle mesurée ».*

7.1 Tous les équipements utilisés pour la vérification et la maintenance des aides radio à la navigation aérienne doivent être répertoriés et soumis périodiquement à des contrôles d'étalonnage par un organisme de contrôle accrédité en métrologie.

7.2 Pour chaque article de l'équipement de vérification et de maintenance des aides radio à la navigation aérienne, le fournisseur de service CNS doit avoir une procédure et un dossier d'étalonnage.

7.3 L'étalonnage des appareils doit avoir lieu conformément aux consignes du fabricant, sauf s'il existe des preuves objectives ou des conditions d'utilisation qui justifient d'autres échéances.

7.4 A la suite de l'étalonnage, l'organisme de contrôle doit apposer sur chaque appareil étalonné une étiquette avec mention de la date du dernier étalonnage et la durée de sa validité.

### **Article 8 : Gestion des pièces de rechange**

8.1 Des installations adéquates et spécifiques doivent être prévues pour le stockage des pièces de rechange, des équipements, des outils (outillage de maintenance) et des matériels.

8.2 les fiches de contrôle des pièces de rechange doivent porter une mention particulière pour les pièces ayant une durée de vie limitée ou qui exigent soit une maintenance, soit un étalonnage régulier.

8.3 Des procédures pour le suivi, les réparations et la remise en service des équipements ou des modules doivent être établies. Ces procédures doivent indiquer quels modules peuvent être réparés sur les lieux et lesquels devraient être réexpédiés au fabricant ou envoyés à un atelier de maintenance reconnu.

### **Article 9 : Utilisation des véhicules de maintenance.**

Tout véhicule de maintenance doit être doté d'une signalisation visuelle ou sonore et doit disposer d'un moyen de communication bilatéral fonctionnant dans la bande VHF aéronautique.

Le personnel de maintenance doit observer les règles de circulation des personnes ou des véhicules sur l'aire de manoeuvre de l'aérodrome.

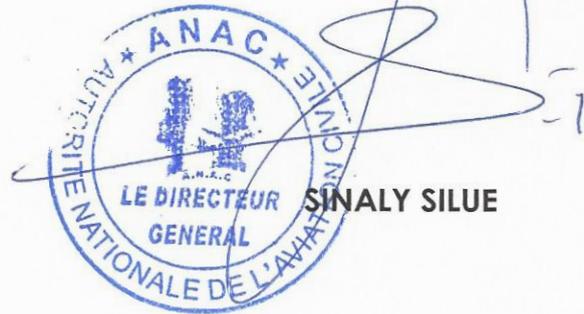
### **Article 10 : Application**

La Direction en charge de la Sécurité de la Navigation Aérienne est chargée du suivi de l'exécution de la présente décision qui sera publiée sur le site web de l'ANAC ([www.anac.ci](http://www.anac.ci)) et par Circulaires d'Information Aéronautique (AIC) de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).

## **Article 11 : Entrée en vigueur**

La présente décision abroge toute disposition antérieure contraire, notamment la décision n° 2831/ANAC/DCSC/DAJR du 17 septembre 2013 relative à l'installation, au remplacement et à la maintenance des moyens de communication, de navigation et de surveillance.

Elle entre en vigueur et est applicable à compter de la date de signature.



### **Ampliation**

DSNAA

DTA

Service Informatique ANAC (Q-pulse et siteweb)

AERIA

ASECNA

SODEXAM

Tout exploitant