

ALTIMÉTRIE

MESURES DITES « TRANSITOIRES » EN VIGUEUR DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2007

Des nouvelles règles de l'air (RDA) sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 ; elles prévoient, au paragraphe 4.7, que les vols exécutés au-dessus de la surface 900 mètres (3000 ft) au-dessus de la surface adoptent des niveaux publiés dans l'Appendice 3 des RDA en fonction de sa route magnétique (Règle semi-circulaire). Ce tableau prévoit des niveaux de vol et des altitudes selon que l'on se trouve au-dessus ou au-dessous de l'altitude de transition (TA), TA qui, à l'exception des TMA n'est pas, pour l'instant, encore publiée en France ; en attendant sa publication, les dispositions suivantes et reportées sur le schéma ci-dessous sont en vigueur.

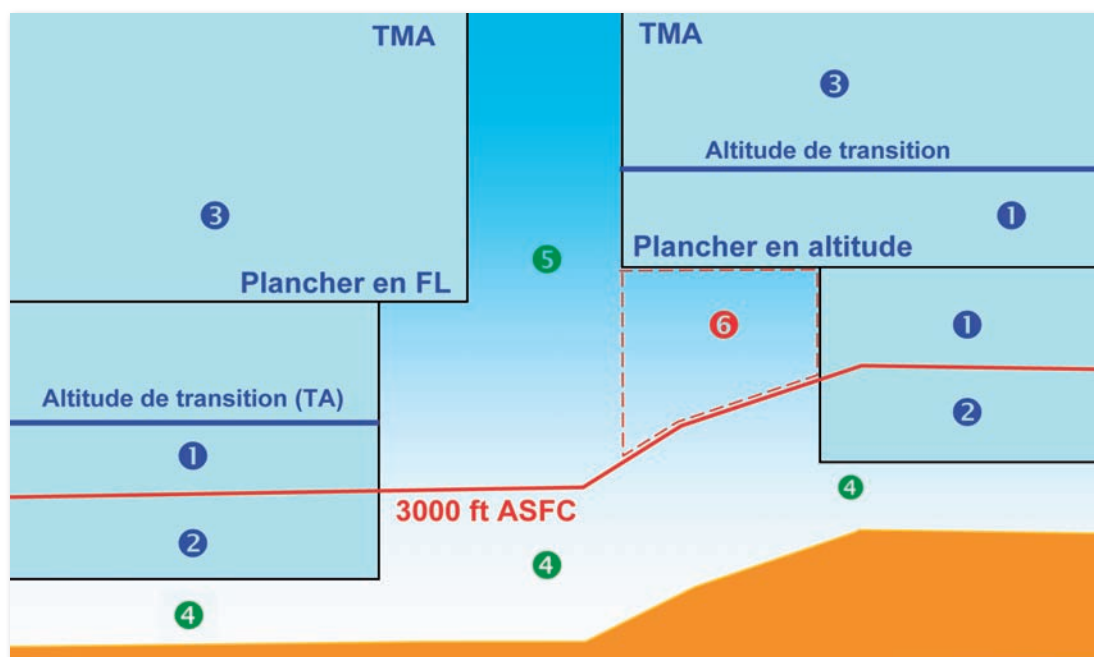
Lorsque qu'une TA est publiée, vous devez appliquer la règle ci-dessous :

- les vols VFR exécutés à et sous l'altitude de transition se font en altitude, donc avec le calage altimétrique QNH ; la règle semi-circulaire doit être respectée au-dessus de 3000 ft ASFC ❶, l'altitude est libre au-dessous ❷ ;
- les vols VFR exécutés au-dessus de l'altitude de transition se font en niveau de vol selon la règle semi-circulaire, donc avec le calage altimétrique standard 1013.25 hPa ❸.

NOTE : cette situation est conforme à la règle prévue par les RDA.

En l'absence de TA, une mesure transitoire a fait l'objet de la Circulaire d'Information Aéronautique (AIC A 21/06) qui prévoit que :

- les vols VFR exécutés à et sous la surface de 3000 ft ASFC se font en altitude libre, donc avec le calage altimétrique QNH ❹ ;
- les vols VFR exécutés au-dessus de la surface de 3000 ft ASFC se font en niveau de vol selon la règle semi-circulaire, donc avec le calage altimétrique standard 1013.25 hPa ❺, avec toutefois l'exception suivante :
 - les vols VFR exécutés au-dessus de 3000 ft ASFC sous un espace aérien dont la limite inférieure est définie en altitude se font en altitude selon la règle semi-circulaire, donc au calage altimétrique QNH ❻ afin de pouvoir respecter le plancher de l'espace situé au-dessus et éviter ainsi des incursions dans des espaces sans clairance lorsque qu'une clairance est exigée.



BALISE DE DÉTRESSE NOUVEAU TEXTE POUR LA PAGE 397

« Cf. arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz ».

Équipements

Le terme générique **ELT** pour « émetteur de localisation d'urgence » désigne 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 à l'impact, on parle alors d'ELT automatique (**ELT[A]**), ou être mise en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- **ELT(AF)** : ELT automatique fixe ;
- **ELT(AP)** : ELT automatique portatif ;
- **ELT(AD)** : ELT automatique largable, le largage et la mise en route pouvant être automatiques ou manuels ;
- **ELT(S)** : ELT de survie rangé de façon à faciliter son utilisation en cas d'urgence par des survivants ;

auxquels s'ajoute la **PLB** (Balise de localisation personnelle), balise autonome et portable mise en marche manuellement par des survivants.

Toute balise ELT ou PLB doit être capable d'émettre simultanément sur les fréquences 121.5 MHz et 406 MHz, être codée (conformément à l'Annexe 10 OACI pour les ELT) et être enregistrée auprès des organismes nationaux chargés de lancer les opérations de recherches et sauvetage.

Obligation d'emport

L'emport d'une balise de tresse (ELT ou PLB) est obligatoire pour tout avion à l'exception :

- des CNRA (Certificat de navigabilité restreint d'aéronef),
- des CDN (Certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsabilité de navigabilité),
- des CNRAC (Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection),
- des CNSK (Certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit),
- des ULM,
- des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Les avions doivent être dotés d'au moins un ELT d'un type quelconque ou, à défaut, d'une PLB avec récepteur GNSS incorporé ; ayant reçu un numéro d'approbation du COSPAS/SARSAT, organisme de repérage par satellite des balises de détresse, à l'exception de la série 700 de numéros COSPAS/SARSAT identifiant des balises à usage spécial ne répondant pas à toutes les exigences techniques et à tous les essais spécifiques par COSPAS/SARSAT.

Le cas échéant, lorsque l'aéronef n'est pas équipé d'un ELT automatique, le commandant de bord doit s'assurer que tous les passagers ont reçu, en temps opportun, les informations sur l'emplacement et l'utilisation de la balise de détresse (ELT de survie ou PLB) conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale (Cf. § 4.1.5.2). Toute balise à déclenchement manuel (ELT[S] ou PLB) doit être rangée de manière à être facilement et rapidement accessible.

Les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008 sont dotés d'au moins un ELT automatique.

Que faire en cas de déclenchement de la balise par inadvertance

Vous disposez d'un interrupteur à deux positions sur le tableau de bord ; la balise émet sur la position « ON » et se déclenche automatiquement à l'impact sur la position « ARM ». Si, par inadvertance, vous avez appuyé sur la position « ON » et que la balise s'est déclenchée, vous devez dans les meilleurs délais, contacter les organismes suivants et leur donner l'immatriculation de votre aéronef, pour qu'ils annulent l'alerte :

- l'organisme de la circulation aérienne avec lequel vous êtes en contact, ou, à défaut, l'organisme le plus proche pour qu'il le signale au Centre de Coordination et Sauvetage approprié (CCS) ;
- le COSPAS/SARSAT de Toulouse au N°05 61 27 46 36 qui est l'organisme qui aura reçu votre signal.

Conditions météorologiques de vol à vue

Figure complémentaire illustrant les conditions VMC en ajout au tableau page 286.

