



Direction des Opérations

Service
de l'Information
Aéronautique

D S N A

8, AVENUE ROLAND GARROS - BP 40 245
F-33698 MERIGNAC CEDEX

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

SERVICE COMMERCIAL

☎ : 33 (0)5 57 92 56 68
Fax : 33 (0)5 57 92 56 69
✉ : sia-commercial@aviation-civile.gouv.fr

SERVICE TECHNIQUE

☎ : 33 (0)5 57 92 57 57
Fax : 33 (0)5 57 92 57 77
SFA : LFFAYNYX

**AIC
A 10/08
FRANCE**

PUB : 01 MAY

**OBJET : Emport d'une balise de détresse émettant sur 406 MHz :
*Emetteur de localisation d'urgence (ELT) / Balise de localisation personnelle (PLB)***

L'attention des usagers aériens est alertée sur les dispositions découlant de l'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.

I RAPPEL

Les dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale sont également applicables à tous les aéronefs civils, dans les limites du territoire de la République française au sens de l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, notamment les dispositions du chapitre 2.11. *Balise de détresse (ELT ou PLB)**.

C'est ainsi que, pour tout aéronef évoluant dans l'espace aérien français, les dispositions suivantes sont applicables, indépendamment de la nationalité de l'aéronef :

2.11.1 Généralités

L'emport d'une balise de détresse (ELT ou PLB**) est obligatoire dans les conditions prévues aux paragraphes 2.11.2 et suivants, pour tout avion et tout hélicoptère, à l'exception des CNRA, CDNR, CNRAC, CNSK et ULM***, ainsi que des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

2.11.2 Avions et hélicoptères autres que ceux visés au 2.11.3

2.11.2.1 A compter du 1er janvier 2009, les avions et les hélicoptères seront 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 de type de COSPAS/SARSAT, 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 spécifiés par Cospas-Sarsat.

2.11.2.2 Toute balise à déclenchement manuel (ELT/S ou PLB) doit être rangée de manière à être facilement et rapidement accessible.

2.11.2.3 Les avions et les hélicoptères dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1er juillet 2008 seront dotés d'au moins un ELT automatique.

2.11.3 Hélicoptères utilisés dans le cadre d'une activité particulière ou survolant des régions inhospitalières

À compter du 1er janvier 2009 les hélicoptères utilisés dans le cadre d'une activité particulière telle que définie au 3.1.1 ou survolant des régions où les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles seront dotés d'au moins un ELT automatique (ELT(A)).

2.11.4 Dispositions complémentaires pour les hélicoptères en vol prolongé au dessus de l'eau

À compter du 1er juillet 2008 pour les hélicoptères dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1er juillet 2008 et à compter du 1er janvier 2009 pour les autres, tous les hélicoptères seront dotés en outre d'un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau à plus de 5 milles marins (9 kilomètres) de la côte dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 ou à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2.

2.11.5 Fréquence d'émission, codage et enregistrement

Toute balise de détresse (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 de l'OACI pour les ELT) et être enregistrée auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné.

[...]

4.1.5.2 Le commandant de bord doit s'assurer que les passagers ont reçu en temps opportun les informations voulues sur :
[...]
(f) le cas échéant, lorsque l'aéronef n'est pas équipé d'un ELT automatique, l'emplacement et l'utilisation de la balise de détresse (ELT de survie ou PLB).

Si ces informations sont fournies au moyen de cartes, elles doivent être relatives au modèle d'aéronef utilisé."

II (RECOMMANDATION) - ELT automatique pour les avions et les hélicoptères

La direction générale de l'aviation civile recommande aux exploitants^(****) amenés à utiliser l'espace aérien dans lequel elle est en charge des missions SAR qu'ils équipent leurs aéronefs d'ELT automatiques émettant simultanément sur les fréquences 121,5 et 406 MHz, en vue de faciliter les opérations de recherche et sauvetage. Ce type d'équipement, ainsi qu'un choix judicieux de son emplacement⁽¹⁾ dans l'aéronef, garantit en effet la plus grande probabilité d'activation de l'ELT dans l'éventualité d'un accident et les meilleures chances de pouvoir accéder rapidement à l'épave et de sauver ceux des occupants de l'aéronef qui auraient survécu à l'accident.

⁽¹⁾ Comme l'indique l'Annexe 6 de l'OACI : « 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. »

III (RECOMMANDATION) - ELT ou PLB pour les planeurs, certificats restreints et ULM

En vue de faciliter les opérations de recherche et sauvetage pour les planeurs, les aéronefs sous certificat restreint (CNRA, CDNR, CNRAC, CNSK) et les ULM^(***), l'emport 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 de type de COSPAS/SARSAT, 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 spécifiés par Cospas-Sarsat, émettant simultanément sur les fréquences 121,5 et 406 MHz, est recommandé pour évoluer dans l'espace aérien français.

Les balises de détresse (ELT ou PLB) pouvant transmettre sur la fréquence 406 MHz doivent être codées (conformément à l'annexe 10 de l'OACI pour les ELT) et enregistrées auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné. Pour les exploitants^(****) français, les modalités de codage et d'enregistrement des balises de détresse (ELT ou PLB) seront précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

Note : Les ULM n'étant pas certifiés, les accélérations notamment à l'atterrissage ne sont pas nécessairement compatibles avec les caractéristiques de déclenchement des ELT(A). Par conséquent, sur certains ULM, le fonctionnement d'un ELT à déclenchement automatique (ELT(A)) ne peut être garanti.

^(*) Ces nouvelles dispositions ont été introduites par arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherches et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz (JORF n°0079 du 3 avril 2008 page 5612)

^(**) On appelle PLB (Balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, qui est mise en marche manuellement par les survivants.

^(***) Les acronymes 'CNRA, CDNR, CNRAC, CNSK et ULM' visent les aéronefs détenteurs respectivement d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA), d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité (CDNR), d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC), ou d'un certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK), et les aéronefs ultralégers motorisés (ULM).

^(****) On entend par 'exploitant' toute personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs (arrêté du 24 juillet 1991).