

GEN 1.5 – Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs

ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS

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 prescrira l'autorité compétente.*

Les dispositions : a, b et c 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.

L'équipement de radiocommunications prescrit au-dessus, doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

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 :

- a) l'avion doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;*
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou par l'ANAC contient des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ;*
- c) la LME de l'avion contient des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.*

ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

Tout avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permettra de voler conformément :

- a) à son plan de vol exploitation ;*
- b) aux exigences des services de la circulation aérienne ;*

Sauf dans les cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'autorité compétente, la navigation pour les vols effectués en VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis :

- a) l'avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permettra 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 figureront dans le manuel de vol ou un autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou l'ANAC ;*
- c) des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation figureront dans la LME.*

Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté notamment :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;*

b) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

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) aura été autorisé par l'ANAC pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.*

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 :

- 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 pas 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.*

Pour demander à l'ANAC l'approbation RVSM, l'exploitant doit:

- a) s'assurer que les performances de navigation verticale dont l'avion soit capable satisfont aux critères spécifiés à l'Appendice 4 ;*
- b) établir des procédures appropriées en ce qui concerne les pratiques et les programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation) ;*
- c) établir des procédures appropriées à suivre par les équipages de conduite pour le vol en espace aérien RVSM.*

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 ci-dessus.

ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE

Tout avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permette de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis :

- a) l'avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;*
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'Etat de conception ou par l'ANAC contiendra des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ;*
- c) la LME de l'avion contiendra des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP.*

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.

ÉMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)

Tous les avions doivent avoir à leur bord un ELT automatique.

Sauf dans les cas (a et b ci-après), 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.

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 ; où

b) d'au moins un ELT et de la capacité de satisfaire aux spécifications de localisation d'un avion en détresse.

L'ELT automatique n'est pas requis lorsqu'un autre système est utilisé pour satisfaire aux spécifications de localisation d'un avion en détresse.

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 devront être dotés d'au moins un ELT automatique.

L'équipement ELT placé à bord en application ci-dessus, fonctionne conformément aux dispositions pertinentes de la RTA 10, 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 garanti 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.

LOCALISATION D'UN AVION EN DÉTRESSE

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 1er janvier 2021 ou après, doivent transmettre 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 RTA 6.

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