

Arrêté du 21 juin 2001
relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage
installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol
de la France métropolitaine
(J.O.R.F du 25 juillet 2001)

Modifié par : arrêté du 12 décembre 2001 (J.O.R.F du 23 décembre 2001)
arrêté du 10 janvier 2002 (J.O.R.F du 23 janvier 2002)
arrêté du 16 décembre 2002 (J.O.R.F du 31 décembre 2002)
arrêté du 21 décembre 2004 (JORF du 29 décembre 2004)
arrêté du 17 novembre 2005 (JORF du 24 décembre 2005)
arrêté du 16 mars 2006 (JORF du 28 mars 2006)

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R.133-7, D.131-1 à D.131-10 et leurs annexes I et II telles qu'elles résultent du décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifié, et les articles D.133-19 à D.133-19-10 ;

Vu le décret n°96-319 du 10 avril 1996 modifié relatif à la définition des espaces aériens dans lesquels sont assurés des services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS1) ;

Vu l'arrêté du 23 septembre 1999 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS3) ;

Vu l'accord du ministre de la défense, en date du 27 avril 2001 ;

Vu l'avis du directoire de l'espace aérien, en date du 27 avril 2001,

ARRETE :

Article 1er : Sont soumis aux dispositions du présent arrêté tous les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale (CAG) et volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

Article 2 : Les normes et obligations d'emport des équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs désignés à l'article premier sont fixées en annexe au présent arrêté.

Article 3 : Le présent arrêté n'est pas applicable aux départements d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article 4 : Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 21 juin 2001

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile
Pierre GRAFF

Annexe

Préambule

Les normes fixées par le présent arrêté relatives aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage à bord des aéronefs sont issues de :

- l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) - amendement 77 - à la convention relative à l'aviation civile internationale ⁽¹⁾ ;
- la norme Eurocontrol - Doc 003-93 - Version 2.2 - Equipement de navigation de surface - Besoins opérationnels et besoins fonctionnels ⁽²⁾.

Les différences entre les dispositions du présent arrêté et celles de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale sont signalées par le symbole \boxtimes .

Table des matières

1	EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION
1.1	Normes
1.2	Obligations d'emport
1.2.1	Aéronefs en vol IFR
1.2.1.1	Emetteur-récepteur VHF 25 kHz
1.2.1.2	Emetteur-récepteur VHF 8,33 kHz
1.2.2	Aéronefs en vol VFR
1.2.2.1	Généralités
1.2.2.2	Emetteur-Récepteur VHF à 25 kHz
2	EQUIPEMENTS DE NAVIGATION
2.1	Normes
2.2	Obligations d'emport
2.2.1	Aéronefs en vol IFR
2.2.1.1	Précision longitudinale
2.2.1.2	Navigation en route
2.2.1.3	Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments
2.2.1.4	RVSM
2.2.1.5	Immunité FM
2.2.2	Aéronefs en vol VFR
3	EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE
3.1	Normes
3.2	Obligations d'emport
☛ 3.2.1	Types de surveillance
3.2.2	Aéronefs en vol IFR
3.2.2.1	Jusqu'au 30 mars 2007
3.2.2.2	A compter du 31 mars 2007
3.2.2.3	Exemption
☛ 3.2.2.4	Dérogations
3.2.3	Aéronefs en vol VFR
4	ACAS
4.1	Normes
4.2	Configuration en sièges passagers
4.3	Obligations d'emport
4.3.1	Equipement
4.3.2	Dérogations
4.3.3	Mesures transitoires

Glossaire

ACAS	Système embarqué d'anti-abordage / <i>Airborne Collision Avoidance System</i>
ADF	Radiocompas automatique / <i>Automatic Direction Finder</i>
B-RNAV	Navigation de surface de base / <i>Basic area navigation</i>
DME	Dispositif de mesure de distance / <i>Distance Measuring Equipment</i>
FM	Modulation de Fréquence / <i>Frequency Modulation</i>
GNSS	Système mondial de navigation par satellite / <i>Global Navigation Satellite System</i>
HF	Haute Fréquence / <i>High Frequency</i>
ILS	Système d'atterrissage aux instruments / <i>Instrument Landing System</i>
LLZ	Radiophare d'alignement de piste / <i>Localizer</i>
MLS	Système d'atterrissage hyper-fréquence / <i>Microwave Landing System</i>
NDB	Radiophare non directionnel / <i>Non Directional Radio Beacon</i>
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale / <i>International Civil Aviation Organisation</i>
P-RNAV	Navigation de surface de précision / <i>Precision area navigation</i>
RNAV	Navigation de surface / <i>Area Navigation</i>
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit / <i>Reduced Vertical Separation Minimum</i>
SID	Départ normalisé aux instruments / <i>Standard Instrument Departure</i>
STAR	Arrivée normalisée aux instruments / <i>Standard Instrument Arrival</i>
UHF	Ultra haute fréquence / <i>Ultra High Frequency</i>
VHF	Très haute fréquence / <i>Very High Frequency</i>
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF / <i>VHF Omnidirectional Radio Range</i>

1 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

1.1 NORMES

Les équipements de communication installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir :

Volume III - 2ème partie :

- § 2.2.1 Fonction émission ;
- § 2.3.1 Fonction émission (caractéristiques de système de l'installation de bord) ;
- § 2.3.2 Fonction réception (caractéristiques de système de l'installation de bord) ;

Note : les équipements sont compatibles avec les systèmes à porteuses décalées (systèmes CLIMAX)

- § 2.4 Caractéristiques du système de télécommunication HF à Bande Latérale Unique (BLU) à utiliser dans le service mobile aéronautique ;

Volume V :

- § 4.1 utilisation de la bande 117,975 – 137 Mhz.

1.2 OBLIGATIONS D'EMPORT

1.2.1 Aéronefs en vol IFR

1.2.1.1 *Emetteur-récepteur VHF 25 kHz*

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication VHF permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés, capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R) ⁽³⁾.

1.2.1.2 *Emetteur-récepteur VHF 8,33 kHz*

Obligation

Au-dessus du niveau de vol 245, tout aéronef dispose de l'équipement de communication VHF permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés, capable d'utiliser tous les canaux radioélectriques, espacés de 8,33 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R) ⁽³⁾.

Exemption

Les aéronefs d'État, capables de communiquer sur des fréquences UHF, sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

OACI - Annexe 10 - Volume III - § 2.3.3 - Les aéronefs en vol IFR ont obligation depuis le 1er janvier 1998 de disposer d'équipements de communication conformes aux normes d'immunité FM.

1.2.2 Aéronefs en vol VFR

1.2.2.1 *Généralités*

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

1.2.2.2 **Emetteur-Récepteur VHF à 25 kHz**

Lorsqu'il est obligatoire, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R) ⁽³⁾.

OACI - Annexe 10 - Volume III - § 2.3.3 - Les aéronefs en vol VFR ont obligation depuis le 1er janvier 1998 de disposer d'équipements de communication conformes aux normes d'immunité FM.

Les équipements de communication VHF ne répondant pas à cette exigence mais dont l'installation a été autorisée, sous certaines conditions d'utilisation, avant l'entrée en vigueur des dispositions ci-dessus, peuvent être utilisés, dans les mêmes conditions, jusqu'au 31 mars 2003.

2 **EQUIPEMENTS DE NAVIGATION**

2.1 **NORMES**

Les équipements de radionavigation installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur et sont compatibles avec les équipements au sol tels que spécifiés à l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir :

Volume I :

- § 3.1 Spécifications du système ILS ;
- § 3.3 Spécifications du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) ;
- § 3.4 Spécifications des radiophares non directionnels (NDB) ;
- § 3.5 Spécifications du dispositif UHF de mesure de distance (DME) ;
- § 3.6 Spécifications des radiobornes VHF de navigation en route (75 MHz) ;
- § 3.7 Dispositions relatives au système mondial par satellite (GNSS) ;
- § 3.9 Caractéristiques de système des systèmes récepteurs ADF de bord ;
- § 3.11 Caractéristiques de l'équipement embarqué (MLS).

Les équipements de navigation de surface de base (B-RNAV) et de précision (P-RNAV) installés à bord des aéronefs sont conformes à la norme Eurocontrol - Doc 003.93 Version 2.2 - Equipement de navigation de surface - Besoins opérationnels et besoins fonctionnels.

2.2 **OBLIGATIONS D'EMPORT**

2.2.1 **Aéronefs en vol IFR**

2.2.1.1 **Précision longitudinale**

Pour voler en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance de type DME ou donnant une précision longitudinale au moins équivalente.

2.2.1.2 **Navigation en route**

a) Equipement pour suivre des routes conventionnelles ⁽⁴⁾

Précision latérale

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route, ou d'un système de navigation équivalent, lui permettant, pendant plus de 95 % du temps, de suivre l'axe nominal de la route sans s'en écarter au-delà d'une distance D, définie ci-après :

- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de moins de 100 milles marins (NM) : D = 5 milles marins (NM) ;
- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de 100 milles marins (NM) ou plus : D = 5 % de la longueur de la route.

b) Equipement en espace B-RNAV ou pour suivre des routes RNAV

Obligation

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface de base (B-RNAV) :

- au-dessus du niveau de vol 115 ;
- en dessous du niveau de vol 115, sur les routes désignées RNAV.

Exemption

Les aéronefs d'État sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

2.2.1.3 Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments

a) Généralités

Tout aéronef dispose des équipements de bord lui permettant d'exploiter les informations fournies par les moyens radioélectriques sur lesquels est établie la procédure suivie.

b) Procédures RNAV

Pour suivre une procédure RNAV de départ (SID), d'arrivée (STAR), d'attente ou d'approche aux instruments (initiale et intermédiaire), tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface de précision (P-RNAV).

c) Mesures transitoires

Certaines procédures RNAV de départ (SID), d'arrivée (STAR) ou d'approche aux instruments (initiale), quand elles sont déclarées utilisables en B-RNAV, peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface de base (B-RNAV), sous réserve d'observer certaines conditions techniques et opérationnelles, portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

2.2.1.4 RVSM

a) Obligation

A compter du 24 janvier 2002, tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410 inclusivement, à l'exception des zones de transition RVSM publiées par la voie de l'information aéronautique, est homologué RVSM⁶⁾.

b) Exemption

- Les aéronefs d'État sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

2.2.1.5 Immunité FM

a) Définition

Immunité FM : Immunité des équipements récepteurs de bord embarqués vis à vis des brouillages générés par les stations de radiodiffusion en modulation de fréquences (FM).

b) Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage

Tout système récepteur VOR embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI - Annexe 10 – Volume I - § 3.3.8 – Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage.

c) Performances d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage

Tout système récepteur d'alignement de piste ILS embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI - Annexe 10 - Volume I - § 3.1.4 - Caractéristiques d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage.

d) Exemption

Les aéronefs d'Etat sont exemptés des dispositions des § b et c ci-dessus. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

2.2.2 Aéronefs en vol VFR

Tout aéronef dispose de moyens de navigation adaptés à la route à suivre :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit autre qu'un vol local ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

☒ OACI - Annexe 10 - Volume I - § 3.3.8 et § 3.1.4 – Les aéronefs en vol VFR ont obligation depuis le 1er janvier 1998 de disposer d'équipements conformes aux normes d'immunité FM.

3 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE

3.1 NORMES

Les équipements de surveillance (transpondeurs) installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir :

Volume 4 :

- § 2.1.3 Mode de réponse du transpondeur (dans le sens air-sol) ;
- § 2.1.4 Mode A – Codes de réponse (impulsions d'information) ;
- § 2.1.5 Possibilités de l'équipement embarqué mode S ;
- § 2.1.6 Adresse SSR mode S (adresse d'aéronef) ;
- § 3.1.1 Systèmes fonctionnant seulement en mode A et en mode C ;
- § 3.1.2 Systèmes fonctionnant en mode S.

3.2 OBLIGATIONS D'EMPORT

☛ 3.2.1 Types de surveillance

a) Transpondeur répondant au besoin de la surveillance élémentaire :

Un transpondeur répondant au besoin de la surveillance élémentaire est un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur disposant de :

- la transmission automatique au sol de l'identité du vol (indicatif d'appel radiotéléphonique ou, en son absence, immatriculation de l'aéronef) ;
- la gestion du code SI (Surveillance Identifier) ;
- la diversité d'antenne pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg ou dont la vitesse vraie maximale de croisière est supérieure à 463 km/h (250 noeuds) ;
- la transmission des avis de résolution (RA) émis par le système d'antiabordage (ACAS), lorsque l'aéronef en est équipé.

b) Transpondeur répondant au besoin de la surveillance enrichie :

Un transpondeur répondant au besoin de la surveillance enrichie est un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, conforme au document ED-73 B de l'EUROCAE, capable de transmettre au moins les paramètres bord suivants :

- altitude sélectionnée ;
- vitesse air (vitesse air indiquée ou nombre de Mach) ;
- cap magnétique ;
- vitesse verticale (taux de montée/descente baro-altimétrique ou baroinertiel) ;
- angle de roulis ;
- variation de l'angle de route ;
- angle de route vraie (si ce paramètre n'est pas disponible, il peut être remplacé par la vitesse air vraie) ;
- vitesse sol.

c) Aéronef apte/inapte à la surveillance enrichie :

Un aéronef est considéré comme apte à la surveillance enrichie si les 8 paramètres descendants mentionnés au 3.2.1 (b) ci-dessus peuvent être transmis. Si ce n'est pas le cas, il est considéré comme inapte à la surveillance enrichie.

3.2.2 Aéronefs en vol IFR

☛ 3.2.2.1 Jusqu'au 30 mars 2007

a) Aéronef dont le 1er certificat de navigabilité est délivré avant le 31 mars 2004

Tout aéronef dont le 1er certificat de navigabilité est délivré avant le 31 mars 2004 est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

b) Aéronef dont le 1er certificat de navigabilité est délivré à compter du 31 mars 2004

Tout aéronef dont le 1er certificat de navigabilité est délivré à compter du 31 mars 2004 est équipé d'un transpondeur répondant au besoin de la surveillance élémentaire conformément aux dispositions du § 3.2.1.

☛ 3.2.2.2 A compter du 31 mars 2007

a) Tout aéronef est équipé d'un transpondeur répondant au besoin de la surveillance élémentaire conformément aux dispositions du § 3.2.1 (a).

b) Tout avion de plus de 5 700 kg ou ayant une vitesse vraie maximale de croisière supérieure à 463 km/h (250 kt) :

- s'il est apte à la surveillance enrichie : est équipé d'un transpondeur répondant au besoin de la surveillance enrichie conformément aux dispositions du § 3.2.1 (b), pour pénétrer dans les « espaces Mode S surveillance enrichie » ;

- s'il est inapte à la surveillance enrichie : se conforme aux exigences relatives à la surveillance élémentaire (cf. 3.2.2.2 [a]). »

Les « espaces Mode S surveillance enrichie » sont les espaces ou portions d'espace où un transpondeur Mode S répondant au besoin de la surveillance enrichie est obligatoire pour les aéronefs aptes à la surveillance enrichie. Ils sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

☛ 3.2.2.3 Exemption

Jusqu'au 31 mars 2009, les aéronefs d'État, équipés d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur, sont exemptés des dispositions des paragraphes 3.2.2.1 et 3.2.2.2. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

☛ 3.2.2.4 Dérogations

Des dérogations aux dispositions des paragraphes 3.2.2.1 et 3.2.2.2 peuvent être accordées par l'autorité compétente. Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.2.3 Aéronefs en vol VFR

a) Obligations

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe B, C et D ;

- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- pour effectuer un vol de nuit autre que local.

b) Dérogations

Des dérogations aux dispositions du a) ci-dessus, peuvent être accordées :

- par des protocoles d'accord entre le Directeur de l'Aviation Civile compétent ou son représentant et les demandeurs ;

- sous certaines conditions, sur demande des intéressés, par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

4 ACAS

4.1 NORMES

Les systèmes d'anti-abordage (ACAS) installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir le Volume 4 - Chapitre 4 - Système anticollision embarqué.

4.2 CONFIGURATION EN SIEGES PASSAGERS

La configuration maximale approuvée en sièges passagers est la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par un exploitant, approuvée par l'autorité compétente et incluse dans le manuel d'exploitation ou, à défaut, dans le manuel de vol.

4.3 OBLIGATIONS D'EMPORT

4.3.1 Equipement

Tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins :

- a) lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15 000 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30 ;
- b) à compter du 1er janvier 2005, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.3.2 Dérogations

Des dérogations au § 4.3.1 peuvent être accordées par l'autorité compétente, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, avant ou pour livraison de l'aéronef dans une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol de convoyage, en provenance d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire.

Les catégories suivantes d'aéronefs peuvent également faire l'objet de dérogations au paragraphe 4.3.1 ci-dessus accordées par l'autorité compétente, assorties éventuellement de restrictions d'utilisation :

- aéronefs visés aux alinéas a, b, c et d de l'annexe II du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;
- aéronefs effectuant des vols dans le cadre du chapitre III (Activités particulières) de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et dont les caractéristiques techniques ou opérationnelles interdisent l'installation ou l'utilisation de l'ACAS II dans les conditions normales, ou ont un impact négatif sur l'installation ou l'utilisation de l'ACAS II.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.3.3 Mesures transitoires

Jusqu'au 30 mars 2006, des dérogations au 4.3.1, b) peuvent être accordées par l'autorité compétente aux exploitants d'aéronefs qui ne sont pas en mesure de se conformer à la date du 1er janvier 2005 pour les motifs suivants :

- a) aéronefs pour lesquels les exploitants combinent l'installation d'un ACAS II et d'un transpondeur Mode S en s'alignant sur les visites de maintenance et les échéances d'entretien de l'aéronef ;
- b) aéronefs pour lesquels l'ACAS II ne peut pas être installé avant la date limite à cause d'un retard dans la fourniture du service bulletin (SB) de l'avionneur et/ou dans le développement d'un supplément au certificat de type (STC) par un tiers ;
- c) aéronefs qui seront retirés du service avant le 31 mars 2006.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

(1) Cette annexe est disponible auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) 3 bis, Villa Emile Bergerat 92522 Neuilly-Sur-Seine.

(2) Ce document est disponible auprès de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) Rue de la Fusée, 96 – B-1130 Bruxelles, Belgique.

(3) Service mobile aéronautique (R) : service mobile aéronautique réservé aux communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

(4) Route conventionnelle : route s'appuyant sur des moyens de navigation conventionnels (VOR, VOR / DME, NDB).

(5) "Homologué RVSM" : cf. procédures complémentaires régionales de l'OACI (Doc 7030 EUR).