

A. 133.003-07

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**

(JO du 25 juillet 2001, p. 11988)

NOR: EQUA0100683A

Modifié par :

Arrêté du 12 décembre 2001

(JO du 23 décembre 2001, p. 20493)

Arrêté du 10 janvier 2002

(JO du 23 janvier 2002, p. 1571)

Arrêté du 16 décembre 2002

(JO du 31 décembre 2002, p. 22247)

Arrêté du 21 décembre 2004

(JO du 31 décembre 2004, p. 22742)

Arrêté du 17 novembre 2005

(JO du 24 décembre 2005, p. 19918)

Arrêté du 16 mars 2006

(JO du 28 mars 2006, p. 4659)

Arrêté du 22 janvier 2007

(JO du 2 février 2007, p. 2053)

Arrêté du 17 août 2007

(JO du 29 août 2007, p. 14266)

Arrêté du 12 septembre 2008

(JO du 3 octobre 2008, p. 15169)

Arrêté du 23 mars 2009

(JO du 25 mars 2009, p. 5305)

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 (OPS 1);

Vu l'arrêté du 24 novembre 1998 relatif à la délivrance de la licence de station d'aéronef;

Vu l'arrêté du 23 septembre 1999 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS 3);

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,

ARRÊTÉ:

Article premier. — 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.

Art. 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 1^{er} sont fixées en annexe au présent arrêté.

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

Art. 3. — 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.

Pour le ministre et par délégation:
Le directeur général de l'aviation civile:

P. GRAFF

ANNEXE

GLOSSAIRE

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 :

(modifié par : Arrêté du 12 septembre 2008)

- l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) à la convention relative à l'aviation civile internationale⁽¹⁾ :
 - volume I, 6e édition y compris l'amendement 82 ;
 - volume II, 6e édition y compris l'amendement 82 ;
 - volume III, 2e édition y compris l'amendement 82 ;
 - volume IV, 4e édition y compris l'amendement 82 ;
 - volume V, 6e édition y compris l'amendement 82.
- (fin de l'amendement du : 12 septembre 2008)
- la norme Eurocontrol - Doc 003-93 - Version 2.2 - Équipement 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 (X).

ACAS

Système embarqué d'anti-abordage/Airborne Collision Avoidance System

ADF

Radiocompas automatique/Automatic Direction Finder

B-RNAV

Navigation de surface de base/Basic area navigation

DME

Dispositif de mesure de distance/Distance Measuring Equipment

FM

Modulation de fréquence/Frequency Modulation

(ajouté par : Arrêté du 12 décembre 2001)

GNSS

Système mondial de navigation par satellite/Global Navigation Satellite System

(fin de l'amendement du : 12 décembre 2001)

HF

Haute fréquence/High Frequency

ILS

Système d'atterrissage aux instruments/Instrument Landing System

LLZ

Radiophare d'alignement de piste/Localizer

MLS

Système d'atterrissage hyper-fréquence/Microwave Landing System

NDB

Radiophare non directionnel/Non Directional Radio Beacon

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)

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale/
International Civil Aviation Organisation

(modifié par : Arrêté du 10 janvier 2002)

P-RNAV

Navigation de surface de précision/Precision Area
Navigation

(fin de l'amendement du : 10 janvier 2002)

RNAV

Navigation de surface/Area Navigation

RVSM

Minimum de séparation verticale réduit/Reduced
Vertical Separation Minimum

SID

Départ normalisé aux instruments/Standard
Instrument Departure

STAR

Arrivée normalisée aux instruments/Standard
Instrument Arrival

UHF

Ultra haute fréquence/Ultra High Frequency

VHF

Très haute fréquence/Very High Frequency

VOR

Radiophare omnidirectionnel VHF/VHF
Omnidirectional Radio Range

1. ÉQUIPEMENTS 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. - 2e 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) ⁽¹⁾.

(modifié par : Arrêté du 17 août 2007)

1.2.1.2. Emetteur-récepteur VHF 8,33 kHz:

(modifié par : Arrêté du 22 janvier 2007)

– Obligation:

Au-dessus du niveau de vol 245 et, à compter du
15 mars 2007, au-dessus du niveau de vol 195,
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) ⁽¹⁾.

(fin de l'amendement du : 22 janvier 2007)

1. 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.

– Exemption:

(ajouté par : Arrêté du 17 août 2007)

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.

(fin de l'amendement du : 17 août 2007)

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 clearance;
- 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.

(modifié par : Arrêté du 17 août 2007)

1.2.2.2. Émetteur-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)⁽¹⁾.

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.

(fin de l'amendement du : 17 août 2007)

1.2.3. 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 équipements de communication VHF à l'égard du brouillage : À partir du 1^{er} janvier 2008 et conformément aux normes OACI – § 2.3.3 du Volume III, Partie 2, de l'Annexe 10, toute nouvelle installation d'un équipement de communication VHF embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM.
- c) Exemption : les aéronefs d'Etat sont exemptés des dispositions ci-dessus. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

(fin de l'amendement du : 17 août 2007)

2. ÉQUIPEMENTS 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);
- (ajouté par : Arrêté du 12 décembre 2001)
- § 3.7. Dispositions relatives au système mondial par satellite (GNSS);
- (fin de l'amendement du : 12 décembre 2001)
- § 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 - Équipement 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) Équipement pour suivre des routes conventionnelles ⁽¹⁾:

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) Équipement 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.

(modifié par : Arrêté du 10 janvier 2002)

2.2.1.4. RVSM:

a) Obligation:

À 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 RVSM ⁽²⁾.

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.

(fin de l'amendement du : 10 janvier 2002)

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

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

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).

(modifié par : Arrêté du 16 décembre 2002)

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'État sont exemptés des dispositions des paragraphes b et c ci-dessus. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

(fin de l'amendement du : 16 décembre 2002)

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.

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

3. ÉQUIPEMENTS 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 IV:

§ 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'empont

(modifié par : Arrêté du 17 novembre 2005)

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 5700 kg ou dont la vitesse vraie maximale de croisière est supérieure à 463 km/h (250 nœuds);

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. »

(fin de l'amendement du : 17 novembre 2005)

(modifié par : Arrêté du 17 novembre 2005)

3.2.2. Aéronefs en vol IFR

3.2.2.1. Jusqu'au 30 mars 2007 :

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

Tout aéronef dont le 1^{er} 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 1^{er} certificat de navigabilité est délivré à compter du 31 mars 2004.

Tout aéronef dont le 1^{er} 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 paragraphe 3.2.1.

3.2.2.2. À 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 5700 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:

(modifié par : Arrêté du 25 mars 2009)

Jusqu'au 31 mars 2014, les aéronefs d'État, équipés d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur, sont exemptés des dispositions du paragraphe 3.2.2.1 et 3.2.2.2. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

(fin de l'amendement du : 25 mars 2009)

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.

(fin de l'amendement du : 17 novembre 2005)

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:

(modifié par : Arrêté du 21 décembre 2004)

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 IV. - Chapitre 4. - Système anticollision embarqué.

4.2. Configuration en sièges 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. Équipement

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:

- Lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15000 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30;
- À compter du 1^{er} janvier 2005, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.3.2. Dérogations

Des dérogations au paragraphe 4.3, peuvent être accordées par l'autorité compétente, pour les vols non commerciaux suivants:

(modifié par : Arrêté du 16 décembre 2002)

- 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.

(fin de l'amendement du : 16 décembre 2002)

(ajouté par : Arrêté du 16 mars 2006)

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.

(fin de l'amendement du : 16 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.

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 1^{er} 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.

(fin de l'amendement du : 21 décembre 2004)

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
BLANCHE**