

Informations sur les nouvelles balises de détresse KANNAD 406 AF Compact

Généralités :

A compter du 1^{er} Janvier 2009, l'emport d'une balise de détresse fonctionnant sur 121.5 MHz et 406 MHz deviendra obligatoire sur tous les aéronefs évoluant en dehors des circuits d'aérodrome. A cette date, tous les avions de notre aéroclub seront équipés de nouvelles balises, plus performantes et plus fiables que celles de l'ancienne génération. Il faut donc les considérer comme une amélioration substantielle de votre sécurité.

Si dans les conditions normales de vol cet équipement ne nécessite aucune intervention de votre part vous devez cependant connaître un certain nombre de points clé pour la déclencher en cas de danger, et remédier aux éventuelles anomalies de fonctionnement.

Qu'est qu'une balise de type ELT ?

Une ELT (Emergency Locator Transmitter) est une balise de détresse fixe qui permet, en cas de nécessité, une localisation rapide et fiable de l'aéronef. Le déclenchement est manuel ou automatique.

Veillez noter que le Piper J3, compte tenu de sa structure un peu spéciale, sera équipé d'une balise d'un modèle portable (PLB). Le mode d'emploi de cette balise fera l'objet d'une instruction particulière.

Où est localisée la balise ?

Elle est localisée dans la partie arrière du fuselage et sa télécommande est fixée sur le tableau de bord



Quelles sont les informations transmises ?

Sur la fréquence de 406 MHz elle transmet à un satellite des informations numériques, qui permettent d'identifier, entre autres paramètres, la nationalité de l'avion, le type, **l'immatriculation**, le nom de l'exploitant, etc. La précision de localisation est d'environ 2 miles.

Le signal capté par le satellite est renvoyé à l'une des nombreuses stations terrestres de l'organisation mondiale COSPAS / SARSAT. Le Centre National de Contrôle du pays concerné, auprès duquel la balise a été enregistrée, informe immédiatement le propriétaire exploitant. Après analyse de la situation, la décision peut être prise d'organiser et d'acheminer des secours

La position GPS est elle transmise ?

Non, pas sur ce type de balise.

Quelle est le rôle de la fréquence de 121.5 MHZ

Cette fréquence n'est pas transmise au satellite. Elle a un fonctionnement terrestre et une portée réduite. Elle permet la localisation finale précise de l'avion par goniométrie classique. Elle n'est pas porteuse d'informations mais émet un signal audible que l'on peut écouter avec la radio de bord sur 121.5MHz.

Que faut il faire durant la visite avant vol ?

Rien, absolument rien. Contentez vous d'observer que le voyant est éteint. Ne touchez au bouton rouge qu'en cas de stricte nécessité.

Comment la balise se met elle en marche



Lorsque l'avion est en service, la télécommande est en position neutre « Armed » prête à l'emploi.

Pour l'activer, en cas de besoin, il y a deux possibilités :

Déclenchement manuel → Appuyer sur « ON (partie haute du poussoir rouge)

Le voyant rouge s'allume et clignote. La balise commence à émettre, **immédiatement sur 121.5 MHz et 50 secondes plus tard sur 406 MHz.**

Déclenchement automatique → En cas de choc violent (collision en vol, crash au sol, ou atterrissage très dur) la balise se met automatiquement en marche dans les mêmes conditions qu'en mode manuel.

Comment l'arrêter ?

Il suffit d'appuyer brièvement sur « Reset /Test » (partie inférieure du bouton rouge). Le bouton rouge revient seul à sa position de repos.

Le voyant rouge s'éteint. Un moyen sûr de vérifier l'arrêt effectif de la balise est d'écouter la fréquence 121,5 qui doit rester silencieuse.

Que se passe-t-il si l'on appuie involontairement sur la touche « ON »

Arrêter immédiatement la balise comme indiqué ci-dessus. Le voyant rouge doit s'éteindre.

Si l'incident a duré moins de 50 secondes il n'y aura ni conséquence ni déclenchement d'alerte mais il vaut mieux déclarer l'incident à l'organisme de contrôle avec lequel vous êtes en contact.

Si vous ignorez depuis combien de temps elle est en fonctionnement il est certain que l'alerte est déclenchée et il importe d'avertir au plus vite les autorités pour éviter une responsabilité pécuniaire. **Inutile d'espérer l'anonymat, car l'époque du « pas vu, pas pris » est révolue !**

Il faut impérativement

- 1) Arrêter la balise par un appui sur « Reset / Test »
- 2) Contacter l'organisme de contrôle avec qui vous êtes en contact. Si ce n'est pas le cas contacter un organisme d'information en vol (Paris Info, Brest Info. SIV etc.)
- 3) Dès que possible, posez vous et entrez en contact avec la permanence de l'aéroclub
- 4) Si la permanence ne répond pas, vous devez contacter le Centre de Coordination des Secours de Toulouse (Mission Center Control) au **05 61 27 46 36**
- 5) Au retour, pensez à inscrire l'incident sur le cahier des anomalies mécaniques de façon à ce que la balise soit vérifiée.

Quel est le rôle de la commande « Reset / Test » ?

Elle a une double fonction :

Si la balise est en fonctionnement : elle sert à l'arrêter (fonction Reset)

Si la balise est en veille (ARMED) : elle sert à vérifier son bon fonctionnement (fonction Test) Vous **n'avez pas à vous en servir**, car son usage est réservé au personnel de maintenance. En effet, des tests trop fréquents, avant chaque vol par exemple, seraient de nature à affaiblir la capacité des piles dont la durée est de 6 ans. La vérification des balises est incluse dans les programmes des visites périodiques de l'avion.

Si vous lancez involontairement un test, soyez sans crainte, il ne se passera rien de fâcheux. Vous verrez la lampe s'allumer durant quelques secondes, s'éteindre puis se rallumer brièvement à la fin du test. Quand vous vous apercevez de votre erreur, laissez la séquence d'auto test se dérouler. **Ne tentez pas** d'interrompre le test en appuyant à nouveau, vous ne feriez que de lancer une nouvelle séquence de test.

Conclusion :

Les conseils exposés ci dessus et les quelques précautions à prendre ne doivent pas vous effrayer. Ils se résument en pratique à peu de choses, c'est-à-dire à jeter un coup d'œil sur le voyant rouge (qui doit être éteint), comme vous le faites pour tous les autres instruments de bord. Ce nouvel équipement contribue à l'amélioration de votre sécurité et de celle de vos passagers.

Si vous avez une question ou besoin d'un complément d'information n'hésitez pas à en parler à votre instructeur ou à moi même.

Bons vols à tous

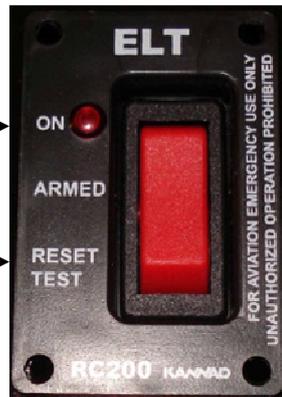
Pierre Lemesle
Responsable des moyens radios

Balise "ELT" Emergency Locator Transmitter en bref!

Déclenchement (manuel ou automatique au choc) :
-émission VHF121.5 Mhz locale immédiate
-après 50 sec vers satellite 406 Mhz

Déclenchement manuel :
enfoncer bouton "ON"
le voyant rouge clignote

Pour arrêter :
Enfoncer brièvement Reset/Test



Si émission satellite contacter :

- Organisme de la C.A.
- **ACHS 01 34 41 77 00** et à défaut
- **Mission Center Control 05 61 27 46 36**
à Toulouse

Ne jamais tester la balise.

En cas d'enfoncement accidentel de la touche Reset/Test ne pas chercher à interrompre
laisser le test aller à sa fin (lampe rouge allumée quelques secondes puis s'éteint).

Check-List avion à la mise en route :
Vérifier bouton rouge en position "ARMED" et lampe rouge éteinte.

Remarque importante :

A l'inverse des anciennes RDBA (Radio balises à Déclenchement Automatique) l'émission ne parasite pas les Radio COMs. Les procédures de détresse indiquées dans les manuels de vols recommandaient généralement d'effectuer le déclenchement manuel juste avant l'impact pour préserver un éventuel contact Radio en cours. Cet item peut être allégé en conséquence et les nouvelles balises "406" peuvent être déclenchée dès la prise de décision.