

RECEPTION DE SIGNAUX DE RADIOBALISES DE DETRESSE FONCTIONNANT AUTOMATIQUEMENT A L'IMPACT (RBDA)

RECEPTION OF SIGNALS FROM DISTRESS BEACONS AUTOMATICALLY ACTIVATED BY AIRCRAFT CRASH

ALARMES INTEMPESTIVES - RECOMMANDATIONS

AVANT LE VOL, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur "AUTOMATIQUE" (check list).

NE PROCEDER A AUCUN ESSAI D'EMISSION de la radiobalise (afin de ne pas générer de fausses alarmes et d'éviter les risques d'un mauvais positionnement de l'interrupteur).

CALER LE RECEPTEUR VHF DE L'APPAREIL SUR 121.5 MHz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission :

- SYSTEMATIQUEMENT :

- . après la mise en route du moteur,
- . après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,
- . à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur.

- AUSSI SOUVENT QU'IL SERA NECESSAIRE AU COURS DU VOL, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise (cf. 1.1.).

EN CAS DE FONCTIONNEMENT INTEMPESTIF CONSTATE :

- Si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CCR, APP ou TWR) : cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.

- Si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple) :

- . au sol : demander l'aide d'une personne compétente qui puisse accéder à la radiobalise, vérifier le positionnement de l'interrupteur, et le cas échéant, le basculer sur "ARRET", signaler le fait à la tour de contrôle d'aérodrome,
- . en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.
- . toutes les fois que les vibrations excessives d'un moteur ou d'un rotor (hélicoptères) peuvent provoquer le déclenchement de la radiobalise.

FALSE ALARM SIGNALS - RECOMMENDATIONS

BEFORE TAKE-OFF, make sure of the presence of the beacon on board and the switching of the interruptor on "automatic" run (check list).

DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (this prevents initiating a false alarm and avoid the risk of a faulty operation of the switch).

PUT THE VHF RECEIVER OF THE BEACON ON 121.5 MHz to test if the beacon is actuated or not:

- SYSTEMATICALLY:

- . after starting engine,
- . after any accident, forced landing or even a mild rough landing on runway
- . at the end of the flight, before stopping engine.

- AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot thinks the beacon has been actuated during a special event (see 1.1.).

WHEN IT IS OBVIOUS THAT THE BEACON HAS EMITTED FALSE ALARM:

- If possible, immediately stop the beacon emission (when such a beacon is accessible on board) and advise the competent air traffic unit (ATS, ACC, APP, TWR): such an action is taken in order to avoid unnecessary search operations.

- If the emission immediately cannot be stopped (when the beacon is not accessible on board):

- . on ground: request the assistance of a competent person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "stop" position, advise the control tower of the aerodrome of such an action,
- . in flight: after having reported the event to the air traffic unit, ask for any instruction which possibly might be, as circumstances may require: either proceeding, either landing as soon as possible.
- . every time when excessive vibrations of a motor or rotor (helicopter) may actuate the beacon.