



**relative à circulation dans les espaces dans lesquels
la capacité de navigation de surface de base est requise**

1 Introduction

La présente instruction a pour objet de fixer les exigences auxquelles doit se conformer l'exploitant pour une exploitation à l'intérieur des espaces B-RNAV.

2 Généralités

2.1 La navigation de surface est définie comme une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture des aides à la navigation à référence sur station au sol, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

2.2 En général, l'équipement RNAV fonctionne en déterminant automatiquement sa position à partir d'une ou de plusieurs données d'entrée de différentes sources VOR, DME, OMEGA/VLF, LORAN-C, plate forme inertielle et, satellites de navigation.

2.3 Le concept RNAV autorise le vol sur n'importe quelle route, à l'intérieur de tolérances de précision prescrites, sans qu'il ne soit nécessaire de survoler directement des installations de navigation basées au sol.

2.4 Les espaces dans lesquels l'obligation d'emport d'équipement B-RNAV est mise en œuvre, ainsi que les dates d'application, seront portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3 Equipement minimal

3.1 L'équipement requis pour évoluer en espace B-RNAV doit être composé d'au moins un système certifié comme moyen de navigation B-RNAV. Ce système embarqué est l'un des systèmes ci-après :

- a) VOR/DME ;
- b) OMEGA/très basses fréquences (VLF) ;
- c) LORAN-C ;
- d) Systèmes de navigation à inertie (INS) ;
- e) DME/DME ;
- f) Systèmes mondiaux de navigation par satellite.

3.2 En cas de défaillance de l'équipement B-RNAV, il doit être possible de revenir à une navigation basée sur des moyens de navigations conventionnels (VOR, DME, ADF).

✓

4 Exigences requises pour la circulation en espace B-RNAV

4.1 L'exploitant doit s'assurer que les équipements requis disposent des fonctions minimales suivantes :

- a) l'indication continue de la position de l'aéronef par rapport à la route doit être présentée au pilote aux commandes sur un indicateur de navigation situé dans son champ primaire de vision. De plus, lorsque l'équipage minimum est composé de deux pilotes, l'indication de la position de l'aéronef par rapport à la route doit être affichée au pilote qui n'est pas aux commandes sur un écran de navigation situé dans son champ primaire de vision ;
- b) la distance et la route vers le point tournant actif ("To") doivent être affichées ;
- c) la vitesse-sol ou le temps jusqu'au point tournant actif ("To") doivent être affichés ;
- d) il doit être possible de mémoriser un minimum de quatre points tournant ;
- e) la panne du système RNAV, y compris les senseurs, doit être indiquée de manière appropriée :
 - le manuel de vol contient les éléments relatifs à la certification B-RNAV et indiquent les éventuelles restrictions et limitations associées ;
 - le manuel d'exploitation décrit :
 - les équipements du système B-RNAV, les diverses configurations utilisables et reconfigurations en cas de panne d'équipement, ainsi que les capacités de navigation associées ;
 - les procédures normales en espace B-RNAV et les procédures de secours ;
 - les procédures particulières liées à la mise en œuvre de programmes prédictifs au sol ;
 - la liste minimale d'équipements contient les données relatives aux équipements requis en espace B-RNAV.

4.2 Les pilotes doivent avoir suivi un programme de formation dont le but est de s'assurer qu'ils :

- a) possèdent une parfaite connaissance de l'équipement ;
- b) ont conscience des limitations de cet équipement ;
- c) ont été entraînés à l'application des procédures d'utilisation nécessaires pour obtenir l'efficacité et la précision de navigation optimales ;
- d) entretiennent la pratique de la RNAV et ont reçu une formation récente sur cet équipement ;
- e) comprennent la nécessité d'aviser le service ATC s'ils ont un doute de la prévision de leur navigation ;
- f) connaissent bien les expressions conventionnelles RNAV utilisées en radiotéléphonie.

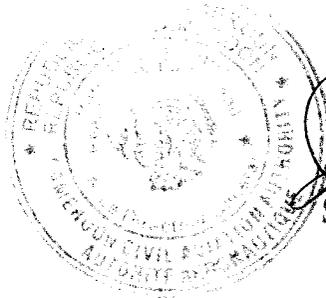
4.3 Ce programme de formation comprend au moins les éléments suivants :

- la connaissance de la réglementation relative à l'espace B-RNAV ainsi que les limites de cet espace ;
- les procédures, les limitations, les détections de panne, les tests prévol et en vol, les méthodes de contrôles mutuels relatifs à l'espace B-RNAV ;
- les procédures prévol, en vol et après vol ;
- l'utilisation des calculateurs et la description de tous les systèmes de navigation ;
- les procédures de recalage de positions à l'aide de moyens fiables (avant vol et/ou en vol)
- l'utilisation de la phraséologie adéquate ;
- les procédures en cas de perte ou de défaillance des systèmes de navigation.

et

5 Limitations relatives à l'utilisation des centrales à inertie

Les centrales à inertie qui ne possèdent pas la fonction de recalage automatique par des moyens de radionavigation de la position de l'aéronef ne peuvent être utilisées pendant plus de deux heures depuis le dernier alignement ou recalage au sol, sauf si une démonstration complémentaire justifiant une extension de la durée d'utilisation est acceptée par l'Autorité Aéronautique.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA
SAMA JUMA *Le Directeur*