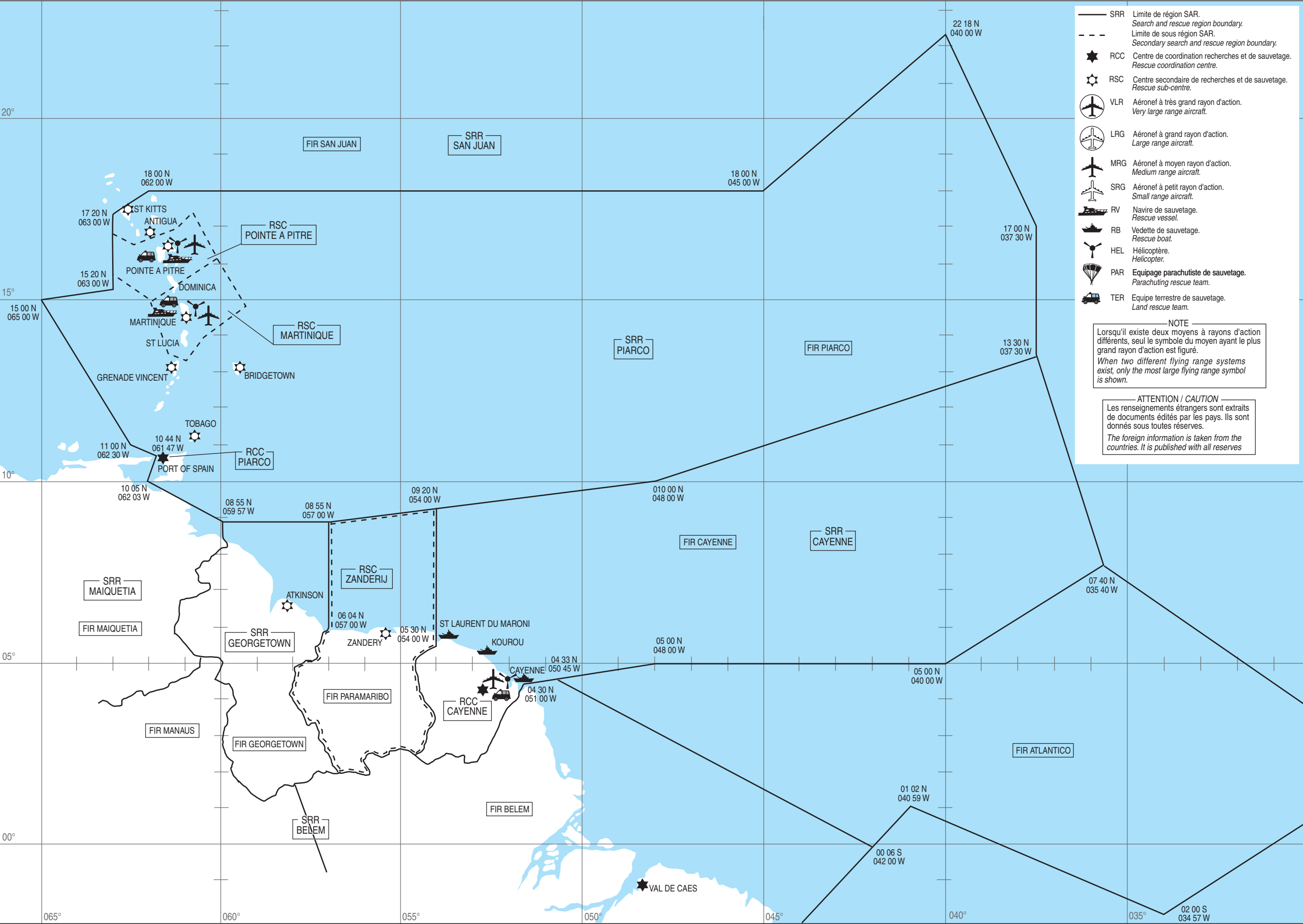


PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE
RESCUE COORDINATION PLAN
GUYANE FRANÇAISE - ANTILLES FRANÇAISES / FRENCH GUIANA - FRENCH ANTILLES



GEN 3.6 RECHERCHE ET SAUVETAGE

SEARCH AND RESCUE

3.6.1 Organisation du dispositif de recherches et de sauvetage

Les services de recherches et de sauvetage en Guyane, aux Antilles et à Saint-Pierre et Miquelon sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandés de l'OACI. La terminologie internationale SAR et les sigles OACI sont utilisés dans le présent document.

Les textes de référence sont les suivants :

a) Documentation OACI :

- Convention de Chicago, article 25,
- Annexe 12 - Recherches et sauvetage,
- Doc 8733, Plan de navigation aérienne Région CAR-SAM FASID VOL II PART VII (SAR), Plan de navigation aérienne Région Afrique-Océan Indien vol I ANP de base partie VII et vol II FASID partie VII
- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales ,
- Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes en 3 volumes.

b) Documentation nationale

- Décret n°2014-1253 du 27 octobre 2014 relatif aux dispositions des livres III, VI et VII de la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure,
- Décret n°2014-1252 du 27 octobre 2014 relatif à la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure,
- Instruction interministérielle du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix,
- Instruction n°97-508 du 14 novembre 1997 relative au plan SATER (Sauvetage AéroTERrestre d'un aéronef en détresse),
- Circulaire interministérielle n°99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aérodrome pour les accidents d'aéronefs en zone d'aérodrome et zone voisine d'aérodrome,
- Plan national SAR / Consignes permanentes SAR,
- Instruction régionale SAR aéronautique du Service de la Navigation Aérienne Antilles-Guyane (SNA-AG) du 1er mai 2015 – V3.0.
- Instructions locales de l'ARCC de Cayenne et des ARSC de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

3.6.1.1 Direction générale

En temps de paix, le Ministre des Transports définit, par un accord avec le Ministre de la Défense et les autres ministères concernés, la politique générale en matière de recherches et de sauvetage dans les zones de responsabilités françaises.

La mission générale SAR est confiée au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à un organisme central d'Etudes et de Coordination SAR (Département SAR) de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) dont le fonctionnement est assuré par du personnel de la DGAC, des Armées ainsi que, le cas échéant, du Secrétariat d'Etat à la Mer.

Le Département SAR apporte son concours technique aux ministères concernés par les affaires internationales et est chargé de la préparation des décisions nationales ayant trait à l'organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse, de la définition de la politique relative aux différents moyens qui y participent ainsi que des relations avec les ministères susceptibles de prêter leur concours en cas de besoin.

Il établit les liaisons nécessaires avec la mission interministérielle de la mer afin d'assurer la coordination de l'ensemble de la politique en ce domaine.

3.6.1.2 Direction régionale

Un centre de coordination de sauvetage aéronautique (ARCC) dans le département de la Guyane française ainsi qu'un centre secondaire de sauvetage aéronautique (ARSC) dans chacun des départements de la Martinique et de la Guadeloupe sont mis en oeuvre conformément au plan de navigation aérienne de l'OACI pour les régions Caraïbes et Amérique du sud.

En application de l'instruction interministérielle SAR du 23 février 1987, l'instruction régionale du 1er mai 2015, commune aux départements des Antilles et de la Guyane, précise l'organisation, les attributions et procédures SAR pour les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la région Antilles-Guyane.

3.6.1 Search and Rescue system organization

The search and rescue services in French Guiana, West Indies and Saint-Pierre and Miquelon are organised in accordance with ICAO recommended standards and practices. The international SAR terminology and the ICAO abbreviations are used in the present document.

The reference texts are as follows :

a) ICAO documentation:

- Chicago Convention, article 25,
- Appendix 12 - Search and Rescue,
- Doc 8733, Regional navigation plan, CAR-SAM FASID VOL II PART VII (SAR),

b) National documentation :

- Doc 7030, Additional regional procedures,
- Doc 9731, International aeronautic and maritime search and rescue manual in 3 volumes.
- Decree n°2014-1253 of 27th of October 2014 relating to the dispositions of books III, VI and VII of the regulatory part of the domestic safety code,
- Decree n°2014-1252 of 27th of October 2014 relating to the regulatory part of the domestic safety code,
- Interministerial instruction of 23th of February 1987, relating to the organisation and operation of search and rescue services of aircraft in distress in peacetime,
- Instruction n°97-508 of 14th of November 1997 relating to SATER plan (Air land rescue of an aircraft in distress),
- interministerial circular n°99-575 of 10th of November 1999 relating to specific rescue aerodrome plan for aircraft accidents in aerodrome area and nearby aerodrome area,
- SAR national plan,
- Regional aeronautical SAR instruction of the Air Navigation Service of West Indies-Guiana (SNA-AG) of 1st of May 2015 – V3.0.
- Local instructions of Cayenne ARCC and of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre ARSC.

3.6.1.1 General management

In peacetime, the Minister of Transport defines, in agreement with the Minister of Defence and the relevant ministries, the general policy regarding search and rescue in areas placed under french responsibility

The general SAR task is entrusted, within the General Directorate of Civil Aviation (DGAC), to a central SAR Study and Co-ordination body (SAR Department) of the Air Navigation Services Directorate (DSNA) whose the operation is provided by the staff of DGAC, the armies and General Secretariat for the Sea when appropriate.

The SAR Department provides technical assistance to the relevant ministries concerned with international affairs and is responsible for the preparation of national decisions affecting the organisation of search and rescue of aircraft in distress, for the definition of the policy relating to the various resources involved and the relations with the ministries likely to collaborate in case of need.

It establishes the necessary links with the inter-ministerial mission for the sea in order to ensure the coordination of the whole of SAR policy.

3.6.1.2 Regional management

An aeronautical rescue coordination centre (ARCC) in the department of French Guiana and an aeronautical rescue sub centre (ARSC) in each department of Martinique and Guadeloupe are implemented in compliance with the ICAO air navigation plan for the Caribbean and south American regions.

In application of the SAR interministerial instruction of 23th of February 1987, the regional instruction of 1st of may 2015, common to the West Indies and French Guiana, specifies the organisation, the SAR functions and procedures for the search and rescue of aircraft in distress in the West Indies - Guiana region.

Guyane française

L'ARCC de Cayenne est chargé de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la zone géographique correspondant à la région de recherche et de sauvetage (Search and Rescue Region – SRR) de Cayenne dont les limites latérales englobent les FIR de Cayenne et de Paramaribo.

Le RSC de Zanderij (Surinam) est subordonné à l'ARCC de Cayenne. Par délégation de pouvoir de l'ARCC de Cayenne et en étroite collaboration avec cet ARCC, le RSC de Zanderij est chargé de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la zone correspondant aux projections horizontales de sa FIR (Paramaribo). En coordination avec l'ARCC de Cayenne, il peut demander l'assistance d'autres Etats.

Nom / Name :

Adresse postale / Postal address :

N° téléphone H24 / H24 phone NR :

Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / Operational duty engineer :

BRIA / Regional office of aeronautical information

ARCC ouvert / operational ARCC :

FAX :

Adresse RSFTA / AFTN address :

Région de recherches et de sauvetage / Search and rescue region :

Service responsable / Responsible service :

Coordonnées géographiques / Coordinates :

Observations / Remarks :

Antilles françaises

Les ARSC de la Martinique et de la Guadeloupe situés dans la SRR de Piarco (Trinidad) agissent respectivement par délégation du RCC de Piarco dans les zones correspondantes aux limites latérales de chacune des TMA de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Les ARSC des Antilles françaises sont subordonnés au RCC de Piarco. Par délégation de pouvoir du RCC de Piarco et en étroite collaboration avec ce RCC, les ARSC des Antilles françaises sont chargés de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans les zones correspondant respectivement aux limites latérales de chacune des TMA de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Dans le cadre de la coopération inter-Etats recommandée par l'OACI et sur demande du RCC de Piarco, les ARSC des Antilles françaises peuvent apporter leur aide à l'extérieur de leur zone de compétence.

Martinique

Nom / Name :

Adresse postale / Postal address :

N° téléphone H24 / H24 phone NR :

Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / Operational duty engineer :

BRIA / Regional office of aeronautical information

ARCC ouvert / operational ARCC :

FAX :

ARCC ouvert / operational ARCC :

BRIA :

Adresse RSFTA / AFTN address :

Région de recherches et de sauvetage / Search and rescue region :

Service responsable / Responsible service :

Coordonnées géographiques / Coordinates :

Observations / Remarks :

French Guiana

The ARCC of Cayenne is responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the geographic area corresponding to the Search and Rescue Region (SRR) of Cayenne, whose lateral limits include the FIR's of Cayenne and Paramaribo.

The Zanderij RSC (Surinam) is subordinated to the ARCC of Cayenne. By delegation of authority from the Cayenne ARCC and with its close collaboration, the Zanderij RSC is responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the area corresponding to the limits of its FIR (Paramaribo). In coordination with the Cayenne ARCC, it can request assistance from other states.

ARCC Cayenne (Structure non permanente activée à la demande)
(Service available only on request)

Aérodrome de Cayenne Félix Eboué - 97351 MATOURY

+594 694 91 62 62

+594 594 35 93 08 - +594 594 35 93 09

+594 594 35 73 00 - +594 594 35 72 73

+594 594 30 41 24

SOOOCYX

SRR Cayenne

Aviation Civile (Centre de Contrôle Cayenne-Félix Eboué)
Civil aviation (Cayenne-Félix Eboué control center)

04° 49' 11" N, 052° 21' 43" W

La région de compétence du RSC Zanderij fait partie de la SRR Cayenne
The Zanderij RSC region is included in the Cayenne SRR

French West Indies

The ARSC of Martinique and Guadeloupe situated in the Piarco SRR (Trinidad) act respectively by delegation from the Piarco RCC in the areas corresponding to the lateral limits of each of the TMA of Fort-de-France and of Pointe-à-Pitre.

The ARSC of french West Indies are subordinated to the RCC of Piarco. By delegation of authority from the Piarco RCC and with its close collaboration, the french West Indies ARSC are responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the area corresponding to the limits of each of the TMA of Fort-de-France and of Pointe-à-Pitre.

In the context of the inter-states SAR cooperation recommended by ICAO et on the request of the RCC of Piarco, the french West Indies ARSC can provide assistance outside of their area of responsibility.

ARSC Fort-de-France (Structure non permanente activée à la demande)
(Service available only on request)

Aérodrome Martinique Aimé Césaire – 97232 Le Lamentin

+596 696 93 60 75

+596 596 42 25 24 (H24) - +596 596 42 24 24 (HJ)

+596 596 42 25 20

+596 596 42 25 19

+596 596 51 10 63 (H24)

TFFFYCYX

TMA Fort-de-France

Aviation Civile (Service de la Navigation Aérienne-Antilles Guyane)
Civil aviation (Air Navigation Service of French West Indies-French Guiana)

14° 35' 32" N, 060° 59' 47" W

La zone de compétence de l'ARSC Fort-de-France (TMA) fait partie de la SRR de Piarco
The Fort-de-France ARSC area is included in the Piarco SRR

Guadeloupe

Nom / Name :	ARSC Pointe-à-Pitre (Structure non permanente activée à la demande) (Service available only on request)
Adresse postale / Postal address :	Organisme de contrôle Pointe-à-Pitre – Le Raizet – BP 460 – 97164 Pointe-à-Pitre Cedex
N° téléphone H24 / H24 phone NR :	
Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / Operational duty engineer :	+590 690 84 46 90
BRIA / Regional office of aeronautical information	+590 590 48 21 43 (H24)
FAX :	
BRIA / Regional office of aeronautical information :	+590 590 48 21 40 (H24) - +590 590 48 21 00 (HJ)
Adresse RSFTA / AFTN address :	TFFRYCYX
Région de recherches et de sauvetage / Search and rescue region :	TMA Pointe-à-Pitre
Service responsable / Responsible service :	Aviation civile (Organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre) Civil aviation (Pointe-à-Pitre control center)
Coordonnées géographiques / Coordinates :	16° 15' 51 N, 061° 31' 33"W
Observations / Remarks :	La zone de compétence de l'ARSC Pointe-à-Pitre (TMA) fait partie de la SRR de Piarco The Pointe-à-Pitre ARSC area is included in the Piarco SRR

← 3.6.2 Rôle et attributions SAR**← En Guyane et dans les Antilles**

← 3.6.2.1 L'ARCC de Cayenne sous l'autorité du chef du centre de contrôle de Cayenne, celui – ci ayant reçu délégation du chef du SNA-AG, l'ARSC de Fort-de-France sous l'autorité de l'adjoint au chef du SNA-AG et l'ARSC de Pointe-à-Pitre sous l'autorité du chef de l'organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre, celui – ci ayant reçu délégation du chef du SNA-AG exercent les attributions suivantes :

← - Détermination des zones de recherches

← Elles sont établies à partir de la zone probable d'accident (ZPA). La détermination de la ZPA appartient au SNA-AG par l'intermédiaire de l'ARCC de Cayenne, de l'ARSC de Fort-de-France ou de l'ARSC de Pointe-à-Pitre.

← - Déclenchement et arrêt des opérations SAR

← La responsabilité du déclenchement et de l'arrêt des opérations SAR appartient au SNA-AG par l'intermédiaire de l'ARCC de Cayenne, de l'ARSC de Fort-de-France ou de l'ARSC de Pointe-à-Pitre.

← - Conduite des opérations SAR dans les secteurs terrestres (opérations SATER)

← 1) La direction générale des opérations et la conduite des moyens aériens appartiennent à l'ARCC ou aux ARSC ; celles-ci comprennent :

- ← - l'attribution et le contrôle des missions de recherches,
- ← - la coordination des mouvements aériens sur zone (prévention des abordages),
- ← - le sauvetage des victimes lorsqu'il est possible par les moyens aériens

2) La conduite des opérations de secours par moyens terrestres appartient au délégué du gouvernement dans chaque département ; celle-ci comprend :

- ← - l'attribution et la coordination des missions de recherches terrestres en liaison avec les recherches aériennes,
- ← - le sauvetage des victimes sur délégation de l'autorité chargée de la direction générale des opérations.

← - Conduite des opérations SAR dans les secteurs maritimes (opérations SAMAR)

1) La direction générale des opérations appartient au délégué du gouvernement assisté du Commandant de la zone maritime et par délégation aux organismes SAR maritimes concernés.

2) La conduite des opérations de secours en mer appartient au Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). Celui-ci assure :

- ← - la détermination de la zone de recherches maritime à partir de la zone probable d'accident,
- ← - le choix des moyens,
- ← - l'attribution des missions de recherches aux bateaux et aux aéronefs dans les zones maritimes.
- ← - le sauvetage des naufragés.

← - Conduite des opérations SAR dans les secteurs mixtes (terrestres et maritimes)

3.6.2 SAR role and allocations**In French Guiana and West Indies**

3.6.2.1 The Cayenne ARCC under the head of Cayenne control centre's authority the latter having received delegation from the head of SNA-AG, the Fort-de-France ARSC under the authority of the deputy of the head of SNA-AG and the Pointe-à-Pitre ARSC under the authority of the head of the Pointe-à-Pitre control organisation, the latter having received delegation from the head of SNA-AG carry out the following tasks :

- Definition of search areas

They are established on the basis of the probable accident area. The definition of the probable accident area belongs to the SNA-AG through the Cayenne ARCC, the Fort-de-France ARSC and the Pointe-à-Pitre ARSC.

- Triggering and stopping of SAR operations

The responsibility of the triggering and the stopping of SAR operations belong to the SNA-AG through the Cayenne ARCC, the Fort-de-France ARSC and the Pointe-à-Pitre ARSC.

- Conduct of SAR operations in land sectors (SATER operations)

1) The general management of operations and the conduct of air facilities belong to the ARCC or the ARSC's; those comprise :

- the allocation and the control of search missions,
- the coordination of air movements over area (to prevent collisions),
- the rescue of victims when it is possible using air facilities.

2) The conduct of rescue operations by land facilities belongs to the government delegate in each department; this comprises :

- the allocation and the coordination of land search missions in relation with the air searches,
- the rescue of victims by delegation from the authority responsible for the overall management of operations.

- Conduct of SAR operations in maritime sectors (SAMAR operations)

1) The general management of operations belongs to the government delegate with the assistance of the commandant of the maritime area and by delegation to the SAR organisations concerned.

2) The conduct of rescue operations at sea belongs to the regional operational centre for surveillance and rescue. This one is responsible for :

- the determination of the maritime search area on the basis of the probable accident area,
- the choice of facilities,
- the allocation of search missions to ships and aircraft in the maritime areas,
- the rescue of wrecked people

- Conduct of SAR operations in mixed sectors (land and maritime, SATER and SAMAR operations are simultaneously led).

Les opérations SATER et SAMAR sont conduites simultanément. Lorsque la zone probable d'accident couvre un secteur terrestre et maritime, chacune des autorités désignées conserve ses attributions. Néanmoins, afin d'assurer une direction unique des opérations, le chef de l'ARCC ou de l'ARSC compétent est chargé de la coordination générale des opérations.

← 3.6.3 Activation des organismes SAR

← L'ARCC et les ARSC sont mis en œuvre par les organismes de la circulation aérienne et activés soit à la suite d'une phase d'urgence, soit éventuellement à la demande du préfet de département correspondant ou du commandant supérieur des forces armées aux Antilles ou du commandement des forces armées en Guyane dans le cas d'un aéronef militaire en vol opérationnel avec ou sans plan de vol.

← Le préfet de département est tenu informé du déclenchement, du déroulement, de la suspension éventuelle et de l'arrêt des opérations SAR.

← Lorsqu'il lui revient de conduire une opération SAR, l'ARCC ou l'ARSC exercent la direction et la coordination des secours extérieurs qu'il suscite et reçoit. L'ARCC ou l'ARSC peuvent déléguer la direction du sauvetage à l'administration la plus engagée dans cette partie de l'opération. L'autorité qui dirige les recherches ou le sauvetage est seule habilitée, après consultation des administrations coopérantes, à la suspendre ou à y mettre fin.

← 3.6.4 Moyens SAR

← En Guyane et aux Antilles, il n'existe pas de moyens aériens SAR spécialisés ou semi-spécialisés. Les organismes SAR recourent aux moyens complémentaires et/ou occasionnels selon des procédures définies.

← L'utilisation des moyens aériens militaires en opération SAR fait l'objet de directives militaires qui précisent les procédures de demande et d'emploi par l'ARCC de Guyane et les ARSC des Antilles.

← L'utilisation d'aéronefs des compagnies aériennes pour des opérations SAR fait l'objet de conventions spécifiques entre celles-ci et la DSNA.

← Les administrations suivantes apportent leur concours à aux ARCC et ARSC :

- ← - la Sécurité civile,
- ← - les forces armées : "Terre, Air, Mer",
- ← - la Gendarmerie nationale,
- ← - les Affaires maritimes,
- ← - les Douanes,
- ← - l'Aviation civile.

← Des organismes tels que les compagnies aériennes ayant un protocole avec la DGAC, les aéronefs privés sous certaines conditions, les associations privées (ADRASEC : Association Départementale des Radio-amateurs de la Sécurité Civile, SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer) peuvent apporter leur concours et tout autre moyen, sur réquisition du Préfet, Délégué du Gouvernement.

← En plus des moyens décrits ci-dessous, il est possible, en cas de besoin de mettre en œuvre des moyens supplémentaires relevant des forces armées, du ministère chargé de l'aviation civile, des autres départements ministériels intéressés ainsi que des organismes privés.

← Il peut être demandé le concours des RCC ou RSC voisins et des moyens dont ils disposent.

La Guyane étant une zone terrestre où les recherches et le sauvetage sont particulièrement difficiles, son survol justifie l'emport d'un équipement de survie à bord de tout aéronef.

When the probable accident area covers a land and maritime sector, each of the designated authorities keep its allocations. However, in order to ensure a unique management of operations, the head of the ARCC or appropriate ARSC is responsible for the general coordination of the operations.

3.6.3 Activation of SAR organisations

The ARCC and the ARSC are implemented by air traffic control units and activated either following the occurrence of an emergency situation, or on request from the prefect of the relevant department or by the high commander of the French armed forces in the West Indies or the armed forces command in French Guiana in the case of a military aircraft in operational flight with or without a flight plan.

The prefect of the relevant french departement shall be informed of the initiation, the progress, the interruption and the stop of the SAR operations.

When in charge of an SAR operation, the ARCC or ARSC shall be responsible for coordinating any outside assistance it has requested and received. The ARCC or ARSC may delegate leadership of a rescue mission to the administrative body most engaged in that part of the operation. The authority directing the search or rescue operations shall alone be authorized to interrupt or terminate the operations, after consulting of the cooperating administrative bodies.

3.6.4 SAR facilities

In French Guiana and in the West Indies, there are no specialized or semi-specialized SAR air facilities. The units SAR used complementary and/or occasional facilities according to defined procedures.

The use of military air facilities for SAR operations is the object of military agreements which specify the procedures of request and use by the french Guiana ARCC and the West Indies ARSC.

The use of aircraft of airlines for SAR operations is the object of specific agreements between the latter and DSNA.

The following administrations support the ARCC and the ARSC :

- Civil Security
- the armed forces "Army, Navy, Air Force"
- the National Gendarmes Force
- Maritime Administration
- Customs
- Civil Aviation.

Other organisations like airlines having an agreement with DGAC, private aircraft under some conditions, private associations (Civil Security Departmental Radio Amateurs Association, National Sea Rescue Society) may provide assistance and any other facilities, when requisitioned by the Prefect, Government's delegate.

In addition to the resources indicated, additional means may be implemented if necessary with the help of the French Armed Forces, the Ministry of Civil Aviation, other relevant ministerial departments and private organizations.

Assistance and material support may be requested from close RCC or RSC.

French Guiana is a terrestrial area where search and rescue operations are especially difficult. Any aircraft flying over this zone should therefore be equipped with survival equipment.

← 3.6.4.1 En Guyane

3.6.4.1 In French Guiana

NOM <i>Name</i>	COORDONNEES GEOGRAPHIQUES		MOYENS <i>Facilities</i>	OBSERVATIONS <i>Remarks</i>
	<i>Coordinates</i>	SITUATION <i>Location</i>		
a	b		c	d
			AERIENS/ AERIAL	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de L'ARCC. <i>All aerial means are complementary or occasional on ARCC request.</i>
← Sécurité civile / <i>Civil security</i>	Cayenne Félix Eboué		1 HEL/L	
← Armée de l'Air / <i>French Air Force</i>			4 HEL/M 4 HEL/L	
← Gendarmerie	Cayenne Félix Eboué		2 HEL/L	
← Compagnies Françaises / <i>French Companies</i>	Cayenne Félix Eboué		1 HEL/M 3 HEL/L 2 SRG	Accord SAR/ <i>SAR Agreement</i>
Aéronavale / <i>French Navy Air Force</i>	Dakar		1 VLR ou / or 1 MRG	
Armée de L'Air / <i>French Air Force</i>	Fort de France		2 MRG	
MARITIME / MARITIME				
← Marine nationale	Cayenne		4 RB	
<i>French navy</i>				
Douanes/ <i>Customs</i>	Cayenne		1 RB 3 canots/ <i>lifeboats</i>	
	Kourou		1 RB	
	St Georges		1 RB	
	St Laurent du Maroni		1 RB	
← Gendarmerie	Cayenne St Georges St Laurent du Maroni		1 RB 7 canots/ <i>lifeboats</i> 2 RB 1 RB	
TERRESTRES/ TERRESTRIAL TEAMS				
Armée de Terre/ <i>Army</i> Gendarmerie Sécurité Civile / <i>Civil security</i>	Cayenne et autres lieux <i>Cayenne and others sites</i>			Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Guyane. <i>For search and rescue, under control of the French Guiana Prefect.</i>

← 3.6.4.2 En Martinique

3.6.4.2 In Martinique

NOM	COORDONNEES GEOGRAPHIQUES		MOYENS	OBSERVATIONS
	Coordinates	SITUATION		
Name	Location	Facilities	Remarks	
a	b	c	d	
		AERIENS/ AERIAL	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de l'ARCC All aerial means are complementary or occasional, on ARCC request.	
Sécurité civile/ Civil security	Fort-De-France	1 HEL/L 2 HEL/M		
Armée de l'Air / French Air Force	Fort-De-France	1 HEL/L 3 VLR		
Gendarmerie	Fort-De-France	1 HEL/L		
Douanes/ Customs	Fort-De-France	2 SRG 2 HEL/L		
		MARITIME		
Marine nationale / French navy	Fort-De-France	3 RV (dont 1 avec possibilité d'hélicoptère embarqué) / whose 1 with the possibility of boarded helicopter 1 RB		
Douanes/ Customs	Fort-De-France et autres lieux Fort-De-France and others sites	1 RV 3 RB		
Gendarmerie	Fort-De-France et autres lieux Fort-De-France and others sites	1 RV 2 RB		
Affaires Maritimes / Maritime Administration		2 RB		
		TERRESTRES/ TERRESTRIAL TEAMS		
Armée de Terre/ Army Gendarmerie Sécurité Civile/ Civil security	Fort-De-France et autres lieux Fort-De-France and others sites		Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Martinique For search and rescue, under control of the Martinique Prefect	
Société nationale de Sauvetage en mer (SNSM)	Fort-de-France	4 RB		
Centre opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS)	Fort-de-France	3 RB		

← 3.6.4.3 En Guadeloupe

36423 In Guadeloupe

NOM <i>Name</i>	COORDONNEES GEOGRAPHIQUES <i>Coordinates</i>		MOYENS <i>Facilities</i>	OBSERVATIONS <i>Remarks</i>
	SITUATION <i>Location</i>			
a	b		c	d
			AERIENS/ AERIAL	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de l'ARCC . All aerial means are complementary or occasional on ARCC request.
Sécurité civile/ <i>Civil security</i>	Pointe-à-Pitre		1 HEL/L	
Armée de l'Air <i>French Air Force</i>	Pointe-à-Pitre		1 HEL/L	
Gendarmerie	Pointe-à-Pitre		1 HEL/L	
Douanes/ <i>Customs</i>	Fort-de-France		2 SRG 2 HEL/L	
Aéronavale	Fort-de-France <i>French Navy Air Force</i>		1 MRG	
Armée de L'Air <i>French Air Force</i>	Fort-de-France		2 HEL/M 1 HEL/L 2 MRG	
MARITIME / MARITIME				
Marine nationale <i>French navy</i>	Fort-de-France Pointe-à-Pitre		3 RV 1 RV 1 RB	
Douanes/ <i>Customs</i>	Pointe-à-Pitre		1 RV 1 RB	
Gendarmerie	Fort-de-France		2 RV 10 RB	
Affaires Maritimes <i>Maritime Administration</i>	Pointe-à-Pitre et autres lieux <i>Pointe-à-Pitre and other sites</i>			
TERRESTRES/ TERRESTRIAL TEAMS				
Armée de Terre/ <i>Army</i> Sécurité Civile / <i>Civil security</i> Gendarmerie	Pointe-à-Pitre			Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Guadeloupe. <i>For search and rescue, under control of the Prefect of Guadeloupe.</i>

3.6.5 Autres moyens

Des personnes civiles et des matériels jugés nécessaires à la conduite d'une opération SAR qui ne sont pas engagés à titre bénévole ou volontaire, peuvent faire l'objet d'une réquisition sous l'autorité du préfet. Ils sont alors mis pour emploi à la disposition de l'organisme chargé de la conduite des opérations SAR par l'autorité requérante.

3.6.6 Communications

Les liaisons inter ARCC, entre les ARCC/ARSC ou ARSC et les moyens participant à une opération sont assurés soit par les stations de télécommunications aéronautiques soit par des réseaux particuliers (forces armées, navires en mer, etc.)

3.6.7 Accords SAR

3.6.7.1 Accord du 28 mars 1966 entre le Brésil, Guyana, le Surinam et la Guyane française.

3.6.7.2 Lettre d'accord SAR du 1er octobre 2007 entre le RCC Amazonico (Brésil) et l'ARCC de Cayenne

3.6.8 Coopération avec les RCC étrangers

L'ARCC de Cayenne peut apporter son aide à l'extérieur de sa zone de compétence conformément à l'accord multilatéral SAR du 28 mars 1966. De même, dans le cadre de la coopération SAR inter-Etats recommandée par l'OACI et sur demande du RCC de Piarco, les ARSC de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre peuvent porter assistance à l'extérieur de leur zone de compétence.

L'ARCC et les ARSC peuvent également apporter leur concours lors d'opérations de recherche et de sauvetage de navires en détresse (SECMAR - Secours Maritime) et d'opérations de secours aux personnes en péril sur terre (Dispositions spécifiques ORSEC - Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile).

Toutefois, ces activités complémentaires ne sont possibles que dans la mesure où leur mission principale le permet.

3.6.9 Balises de détresse

Les balises de détresse émettant dans la bande 406 à 406,1 MHz transmettent aux équipes de recherche et de sauvetage un message numérique codé permettant d'identifier la balise, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef. Ce message peut indiquer également la position de la balise.

Les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) sont codés en utilisant les protocoles de localisation normalisés ou les protocoles de localisation d'usager.

Les balises de localisation personnelle (PLB) utilisées dans le domaine aéronautique sont exclusivement codées suivant le protocole de localisation normalisé.

3.6.9.1 Textes de référence

- Arrêté du 15 avril 2009 relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse modifié par l'arrêté du 30 juin 2010

- Procédure P - 41-65 de l'OSAC «Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord», Rév. 1 - 06/2001

- Arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz

- Arrêté du 26 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz

- Arrêté du 29 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

3.6.9.2 Balises de détresse 406 Mhz

a) Codage

Le protocole retenu par la DGAC est le protocole de localisation normalisé tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009 modifié. A compter du 1er juillet 2009 en Aviation Générale et du 15 avril 2009 en Transport Public, toute nouvelle installation devra utiliser ce protocole et être codée soit avec l'adresse 24 bits OACI de l'aéronef, soit avec le numéro de série balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

Les balises installées avant le 1er juillet 2009 en Aviation Générale sont dispensées de recodage.

Les exploitants de transport public, dont les aéronefs déjà dotés d'ELT 406 MHz (au 15 avril 2009) non compatibles avec le protocole de localisation normalisé, sont autorisés à conserver ces balises de détresse. Elles seront recodées suivant le protocole d'usager (tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009) au plus tard le 1er juillet 2010. Les balises de détresse compatibles avec le protocole de localisation normalisé devront quant à elles être recodées avec ce dernier protocole, au plus tard le 1er juillet 2010.

3.6.5 Others facilities

Civilians and equipment considered necessary for the execution of a SAR operation and which are not committed on a voluntary basis may be requisitioned under the authority of the prefect. They shall be placed by the requisitioning authority at the disposal of the unit responsible for directing the SAR operations

3.6.6 Communications

Liaisons within ARCC and between the ARCC/ARSC or ARSC and facilities taking part in an operation shall be ensured either by aeronautical telecommunication stations or by special networks (armed forces, ships at sea, etc.)

3.6.7 SAR agreements

3.6.7.1 SAR agreement of 28th of March 1966 between Brazil, Guiana, Surinam and French Guiana

3.6.7.2 Letter of SAR agreement of 1st of October 2007 between RCC Amazonico (Brazil) and Cayenne ARCC.

3.6.8 Cooperation with foreign RCC

Cayenne ARCC can provide assistance out of its zone of competence according to the multilateral SAR agreement of 28th March 1966. Also, in the context of the Inter-State SAR co-operation recommended by ICAO and at the request of the RCC of Piarco, the ARSC of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre can provide assistance outside the areas for which they are responsible.

The ARCC and ARSC may also participate in search and rescue operations for ships in distress (SECMAR - Maritime Rescue) and in rescue operations for people in danger on land (specific provisions ORSEC - Organisation of the action of the civil security).

However, these additional activities shall be undertaken only when they do not interfere with their primary mission.

3.6.9 Emergency beacons

The emergency beacons transmitting on the 406 to 406.1 MHz frequency range, transmit to the search and rescue teams a coded digital message to identify the beacon, the owner or aircraft operator. This message may also indicate the position of the beacon.

Emergency Locator Transmitters (ELT) are coded by using the standard location protocols or the user location protocols.

The Personal Locator Beacon (PLB) used in the aeronautical field are exclusively coded following the standard location protocol.

3.6.9.1 Reference texts

- Decree of 15th of April 2009 on coding and registering of the emergency beacons amended by decree of 30th of June 2010.

- Handbook P - 41-65 of OSAC "Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord", 1st updated, June 2001

- Decree of 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency beacon operating on 406 MHz, for aircraft search and rescue purposes.

- Decree of 26th of December 2008 amending decree 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency beacon operating on 406 MHz, for aircraft search and rescue purposes

- Decree of 29th of January 2010 amending decree of 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency beacon operating on 406 MHz for aircraft search and rescue purposes.

3.6.9.2 Emergency beacons operating on 406 Mhz

a) Coding

The protocol selected by DGAC is the standard location protocol as defined in Appendix 1 of the decree of 15th of April 2009 updated. Any new installation from 1st of July 2009 for general aviation and from 15th of April 2009 for public transport shall use this protocol and be coded either with the ICAO 24-bit address of the aircraft or with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

The beacons installed before July 1st, 2009 for general aviation are exempted of recoding.

Public transport aircraft operators, already equipped with 406 MHz ELT (on 15th of April 2009) not compatible with the standard location protocol, are allowed to keep these emergency beacons. They will be recoded following the user protocol (as defined in Appendix 1 in decree of 15th of April, 2009) on 1st of July 2010 within. The emergency beacons compatible with the standard localization protocol shall be recoded with this protocol, on July 1st, 2010 at the latest.

Les deux protocoles (normalisé et usager) incluent l'indicatif du pays. Selon le lieu d'exploitation de l'aéronef, le code nationalité « France » de l'indicatif du pays sera :

- 227 pour la France métropolitaine
- 226 pour les appareils du ministère de la Défense
- 329 pour la Guadeloupe
- 347 pour la Martinique
- 361 pour Saint Pierre et Miquelon
- 745 pour la Guyane française

Lorsqu'un aéronef est doté de plusieurs balises de détresse, une seule doit comporter l'adresse 24 bits. Toutes les autres doivent être codées avec le numéro de série de la balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

b) Enregistrement

C'est une opération **obligatoire, essentielle et indispensable** afin de permettre aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage d'établir un lien entre le numéro identifiant de la balise et son utilisateur. De même, en cas de simple détection sans localisation (GPS défectueux ou émission trop brève pour permettre une localisation Doppler), les renseignements fournis permettront aux centres de coordination de sauvetage d'effectuer un travail d'enquête et d'initier une opération de recherche et de sauvetage.

L'enregistrement correct de la balise de détresse garantit une réponse optimum des services de recherche et de sauvetage.

Procédure d'enregistrement

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse a l'obligation d'enregistrer la ou les balises de détresse qu'il détient et de notifier tout changement dans l'affectation de celles-ci.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse reste responsable des données inscrites dans le registre national des balises de détresse.

Lors de la vente de l'aéronef ou de la balise de détresse, l'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise est tenu de renseigner le registre national des balises de détresse, afin que le nouveau propriétaire soit rapidement identifié par les services de recherche et de sauvetage.

L'enregistrement des balises de détresse émettant sur 406 MHz s'effectue en ligne (via internet) à l'adresse suivante :

<https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login>

Une fois la fiche renseignée et validée, il sera possible, toujours à partir de l'accès personnel, d'y accéder autant que de besoin, afin d'y modifier les informations saisies. Ces modifications sont nécessaires lors de tout changement affectant l'un des champs complété (coordonnées des personnes à prévenir, contenu du champ « Remarques »).

Le ou les contacts d'urgence demandés à l'enregistrement doivent être une ou des personnes qui sont susceptibles de connaître le maximum d'informations pour aider les secours et notamment avoir une idée du plan de vol (destination initiale et destination finale).

Le champ « Remarques » a aussi une importance singulière. C'est un moyen pour les secours d'obtenir des renseignements complémentaires.

Registre français des balises de détresse 406 MHz

La base de données d'enregistrement de balises 406 MHz (registre français des balises de détresse - RFBD) doit être renseignée en temps réel de tout changement affectant une ELT ou une PLB tel que :

- changement du propriétaire/exploitant ;
- nouvelles coordonnées téléphoniques ;
- pose/dépose d'une ELT... ;
- modification dans l'utilisation de la balise de détresse (aéronautique, maritime ou terrestre).

Nota: Si une PLB peut être utilisée sur plusieurs aéronefs, toutes les immatriculations doivent être mentionnées dans le champ "Remarques". En toute rigueur, l'immatriculation renseignée dans le champ "Immatriculation" doit être celle de l'aéronef dans lequel est installée la PLB.

3.6.9.3 Essais des balises de détresse 406 Mhz

Il est **strictement interdit de tester les balises émettant sur 406 MHz en mode opérationnel**. Seule l'utilisation du dispositif intégré d'auto-test équipant certaines balises 406 MHz est autorisée. Les essais doivent être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.

3.6.9.4 Peines encourues pour déclenchement volontaire de balises de détresse 406 Mhz

L'article L39-7 du Code des postes et des communications électroniques (Chapitre V : Dispositions pénales) stipule que :

Both protocols (standard and user) include the country location indicator. According to the aircraft operation place, the "France" nationality code for the country location indicator will be as follows:

- 227 for metropolitan France
- 226 for French Air Force aircraft
- 329 for Guadeloupe
- 347 for Martinique
- 361 for Saint Pierre and Miquelon
- 745 for French Guiana

When an aircraft is equipped with several emergency beacons, only one beacon must include the 24-bit address. All the other beacons must be coded with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

b) Registration

This **mandatory, essential and absolutely** indispensable operation enables the authorities in charge of search and rescue operations to establish a link between the beacon identification number and its user. In the same way, in case of a mere detection without location (defective GPS or too brief transmission for enabling a Doppler location), the provided information will enable the coordination and rescue centres to perform investigation activities and start a search and rescue operation.

If the emergency beacon is correctly registered, the search and rescue services will be able to optimally reply.

Registration procedure

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon must register his emergency beacon(s) and notify any change of the allocation of these beacons.

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is responsible for the data recorded in the national register of the emergency beacons.

When selling the aircraft or the emergency beacon, the aircraft operator or the beacon owner must fill in the national register of emergency beacons so that the new owner is quickly identified by the search and rescue services.

The emergency beacons transmitting on 406 MHz are registered on line (on the Internet) at the following address :

<https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login>

Once the form has been filled in and validated, it will be possible, from the personal access, to consult it as often as it is necessary, in order to modify the entered information. These modifications will be necessary for any change that affects one of the filled fields (details on people to be notified, content of the "Comments" field).

The emergency point(s) of contact requested for the registration must be one(s) who might supply the maximum amount of information for helping the rescue teams and who might especially have an idea of the flight plan (original destination and final destination).

The "Comments" field has a particular significance as well. It is a way for rescue services to obtain additional information.

French register of distress beacons 406 MHz

Any change affecting an ELT or a PLB must be recorded in real time in the national 406 MHz beacon registration database (the French register of distress beacons 406 MHz). The database must be updated in the following situations :

- change of owner/operator ;
- new phone number ;
- installation/removal of an ELT...;
- modification of the use of the emergency beacon (aeronautical, maritime or land).

Note: If a PLB can be used on several aircraft, all the aircraft registration numbers must be entered in the "Comments" field. The aircraft registration number entered in the "Registration number" field must exactly correspond to that of the aircraft in which the PLB is placed.

3.6.9.3 406 MHz beacon tests

Testing the beacons transmitting on 406 MHz in operational mode is strictly prohibited. Only the use of the built in self-test system of some 406 MHz beacons is allowed. The tests shall be performed in compliance with the beacon user manual.

3.6.9.4 Penalties incurred in case of voluntary activation of 406 MHz emergency beacons

The article L39-7 of the Code des postes et des communications électroniques (Chapter V: Penal provisions) states that :

« Toute personne qui, sciemment, transmet ou met en circulation, par la voie radioélectrique, des signaux ou appels de détresse, faux ou trompeurs, est punie d'un an d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les appareils utilisés par le délinquant ou ses complices peuvent être confisqués. »

3.6.10 Entrée temporaire de moyens étrangers dans les trois départements d'outre-mer

L'autorisation d'entrée temporaire des moyens étrangers dans les trois départements d'outre-mer se fera conformément aux règles contenues dans le DOC 7030 de l'O.A.C.I. (Procédures Complémentaires Régionales).

L'application de ces règles entraîne, pour les organismes SAR étrangers désirant faire pénétrer des aéronefs ou des navires dans ces départements en vue d'y accomplir une mission SAR, l'obligation d'adresser un plan de vol ou un message équivalent donnant les détails complets sur les déplacements envisagés.

Ce plan de vol ou ce message devront être adressés :

- à l'ARCC de Cayenne pour les missions devant se dérouler en Guyane ;
- à l'aérodrome de Fort-de-France – Aimé Césaire pour les missions devant se dérouler en Martinique ;
- à l'aérodrome de Pointe-à-Pitre – Le Raizet pour les missions devant se dérouler en Guadeloupe et dépendances.

L'organisme indiqué ci-dessus doit accuser réception de la demande et sauf indication contraire cet accusé de réception ne pourra signifier que l'autorisation est accordée. Celle-ci fait l'objet d'une réponse distincte.

3.6.11 Détresse – Urgence - Assistance en vol

3.6.11.1 Règles et procédures à observer par les navigateurs aériens
L'attention des navigateurs aériens est appelée sur les nouvelles règles et procédures de détresse, d'urgence et d'assistance les concernant et qui sont rappelées ci-après (Réf. arrêté du 5 décembre 1973 définissant et réglementant certaines opérations d'assistance par moyens aéronautiques et son instruction d'application du 15 avril 1976 modifiée relative aux règles et procédures de détresse, d'urgence et d'assistance en vol).

3.6.11.2 Situation conduisant à la notion d'assistance

Tout commandant de bord d'un aéronef en vol en difficulté doit être à même :

- d'apprécier, selon les circonstances, la gravité de la situation ;
- d'informer par des messages ou des signaux appropriés les organismes de contrôle :
- des conséquences qui en découlent pour la poursuite du vol,
- de l'aide souhaitée.

Cette attitude conduit donc, commandants de bord et organismes de contrôle, à opérer une distinction entre une situation justifiant une assistance immédiate (état de détresse) et une situation simplement préoccupante (état d'urgence).

3.6.11.3 Définitions

1) Etat de détresse

Un aéronef en vol est en état de détresse lorsqu'il court un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate lui est nécessaire. Pour un aéronef déclaré ou présumé en état de détresse, une opération assistance est engagée immédiatement et, dans toute la mesure du possible, quelles que soient les circonstances

2) Etat d'urgence

Un aéronef en vol est en état d'urgence lorsque sa sécurité ou celle d'une personne se trouvant à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate lui soit nécessaire.

Pour un aéronef en état d'urgence, une opération assistance ne peut être engagée que sur demande du commandant de bord et avec l'accord de la personne ou de l'organisme qui prête assistance.

3.6.11.4 Déclaration de l'état de détresse ou de l'état d'urgence

L'état de détresse ou l'état d'urgence est déclaré par :

- le commandant de bord de l'aéronef en difficulté ;
- les organismes de contrôle ou les tiers lorsqu'ils présument que la sécurité d'un aéronef est menacée.

Pour les organismes de contrôle :

- l'état de détresse conduit nécessairement au déclenchement de la phase de détresse ;
- l'état d'urgence peut conduire au déclenchement de la phase d'alerte.

Note : Par organismes de contrôle, il faut entendre les organismes assurant le contrôle du trafic aérien, les centres d'information en vol, les contrôles d'aérodromes, etc.

« Any person who, knowingly, transmits or puts into circulation, using radio means, false or deceptive distress signals or calls, is punished by one year of imprisonment and by a 3,750 euros fine or only by one of these two penalties.

The devices used by the offender or his accomplices may be seized. »

3.6.10 Temporary entry of foreign facilities in the french overseas departments

Temporary authorisations for foreign SAR support to enter the French overseas departments of french French Guiana, Martinique and Guadeloupe shall be issued in compliance with the procedures specified in ICAO document 7030 (Regional Supplementary Procedures).

The application of these procedures requires that foreign SAR organisations wishing to send aircraft or ships into the french overseas departments of French Guiana, Martinique and Guadeloupe for SAR missions must file a flight plan or similar message giving full details of the planned movements

This flight plan or message shall be sent to the following :

- to Cayenne ARCC for missions taking place in french Guiana ;
- to Fort-de-France Aimé Césaire airport for missions taking place in Martinique ;
- to Le Raizet airport for missions taking place in Guadeloupe and its dependencies.

The above-mentioned body shall acknowledge receipt of the request. Unless otherwise specified, the acknowledgment of receipt does not imply that the request is granted: a separate reply shall be issued to that effect.

3.6.11 Distress – Emergency - Inflight assistance

3.6.11.1 Rules and procedures to be observed by pilots in command
Aviators are hereby informed of new rules and procedures concerning distress, emergency and assistance conditions (Ref. decree of 5th of December 1973 defining and regulating certain aeronautical assistance operations and its application instruction of 15th of April 1976 updated).

3.6.11.2 Situation requiring assistance

All pilot in command of aircraft experiencing difficulties in flight must be capable of :

- assessing the gravity of the situation in its context ;
- informing control units (by means of suitable messages or signals) :
- of the consequences on continued flight ;
- of the desired assistance.

This attitude therefore assumes that pilots in command and control units must discriminate between situations requiring immediate assistance (distress) and situations that are only causes for concern (emergency).

3.6.11.3 Définitions

1) State of distress

An aircraft in flight is in a state of distress when it is in serious and/or imminent danger and requires immediate assistance. When an aircraft is declared or assumed to be in distress, an assistance operation is initiated immediately and, as far as possible, regardless of the circumstances.

2) State of emergency

An aircraft in flight is in a state of emergency when the safety of the aircraft or of any person on board is threatened, without requiring immediate assistance.

An assistance operation for an aircraft in an emergency situation may only be initiated on request by the pilot in command and with the approval of the person or organisation providing the assistance.

3.6.11.4 Declaring a state of distress or emergency

A state of distress or emergency is declared by :

- the pilot in command of the aircraft in difficulty ;
- the control units or third parties when it is assumed that the safety of an aircraft is threatened.

For control units :

- a state of distress necessarily leads to the initiation of the distress phase;
- a state of emergency may lead to the initiation of the alert phase.

Note: Control units "include all units ensuring air traffic control, flight information, airport ground control, etc.

36.11.5 Assistance

- 1) Un aéronef en état de détresse ou d'urgence peut avoir besoin
- d'éléments d'information lui permettant de poursuivre ou d'interrompre le vol, en particulier d'éléments de radionavigation ou de navigation observée ;
 - d'être intercepté et éventuellement escorté lorsque les éléments d'information transmis par radio s'avèrent insuffisants ou que certaines manoeuvres à effectuer justifient assistance temporaire ou permanente d'un autre aéronef en vol.

2) Assistance consiste à entreprendre les opérations suivantes

- communiquer à l'aéronef assisté, avec ou sans le concours d'un autre aéronef, des éléments nécessaires à la poursuite ou à l'interruption du vol en l'aidant à effectuer certaines manoeuvres ;
- faire intercepter l'aéronef par un autre aéronef et le cas échéant, le faire escorter jusqu'à l'atterrissage en un lieu choisi ou imposé par les circonstances.

Note : ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie selon l'évolution de la situation de détresse ou d'urgence.

36.11.6 Moyens susceptibles de diriger ou de participer à des opérations d'assistance

Ces moyens peuvent être des aéronefs commerciaux ou privés, sur l'initiative du commandant de bord et, le cas échéant, avec l'accord de l'exploitant.

36.11.7 Règles à observer par les commandants d'aéronefs en difficulté

1) Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état de détresse et obtenir une assistance :

Pour faire connaître ses difficultés et obtenir une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état de détresse appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

a) Contact radio bilatéral air sol maintenu :

- émission d'un message de détresse ;
- émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :
 - sur mode A code 7700 s'il s'agit d'un aéronef civil ;
 - sur mode 3 code 77 EMERGENCY s'il s'agit d'un aéronef militaire.
- indication de la nature du danger et de la nature de l'assistance demandée ;
- transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;
- application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant.

b) Contact radio bilatéral air-sol non établi

- application de la procédure d'interruption de communication air sol si les règles de l'air l'y obligent.
- émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :
 - sur mode A code 7700 s'il s'agit d'un aéronef civil ;
 - sur mode 3 code 77 EMERGENCY s'il s'agit d'un aéronef militaire, en effectuant si possible un triangle de détresse destiné à alerter les centres de contrôle ;
 - circuit à gauche en cas de panne radio totale à bord ;
 - circuit à droite en cas de panne d'émission radio à bord.
- Exécution en cas d'interception, des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

2) Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état d'urgence et obtenir si nécessaire une assistance
Pour faire connaître ses difficultés et obtenir si nécessaire une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état d'urgence appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

a) Contact radio bilatéral air-sol maintenu :

- émission d'un message d'urgence ;
- émission d'un message de demande d'assistance en précisant :
 - la nature du danger ;
 - la nature de l'assistance souhaitée.
- transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;
- application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant.

b) Contact radio bilatéral air-sol non établi :

- émission d'un signal d'urgence, en branchant le radar secondaire sur mode A7600 s'il s'agit d'un aéronef en CAG
- application de la procédure d'interruption des communications air sol si les règles de l'air l'y obligent ;

36.11.5 Assistance

- 1) An aircraft in a state of distress or emergency may require
- additional information allowing the aircraft to continue or to abort its flight, notably radionavigation or visual navigation data ;

- interception and possible escorting when the information transmitted by radio is insufficient, or when some necessary operations justify temporary or permanent assistance by another aircraft in flight.

2) Assistance involves undertaking the following operations

- communicating to the assisted aircraft, with or without the aid of another aircraft, the information necessary to continue or abort the flight and to perform some manoeuvres ;
- having the aircraft intercepted by another aircraft and, if necessary, escorted until landing at a site selected or imposed by the circumstances.

Note: some or all of these operations may be carried out depending on the evolution of the distress or emergency situation.

36.11.6 Means of directing or participating in assistance operations

Suitable means may include commercial or private aircraft at the discretion of the pilot in command and, when necessary, with the approval of the aircraft operator.

36.11.7 Rules to be observed by aircraft commanders of aircraft in difficulty

1) Procedure for pilots in command to report a state of distress and obtain assistance

To report difficulties and obtain assistance, the pilot in command of an aircraft in distress shall apply the following procedures according to the circumstances.

a) Sustained two-way air-to-ground radio contact :

- transmit a distress message ;
- transmit a distress signal by configuring the secondary radar as follows :
 - to mode A code 7700 if civil aircraft,
 - to mode 3 code 77 EMERGENCY if military aircraft ;
- indicate the nature of the danger and the type of assistance requested ;
- acknowledge reception of the reply from the control organisation or aircraft providing assistance ;
- follow the instructions transmitted by the assisting organisation or aircraft.

b) Two-way air-to-ground radio contact cannot be established

- application of the air-to-ground communication interruption procedure if required by air regulations
- transmission of a distress signal by configuring the secondary radar :
 - to mode A code 7700 if civil aircraft,
 - to mode 3 code 77 EMERGENCY if military aircraft and, if possible, fly a distress triangle pattern to alert the control centres:
 - counterclockwise in case of a total onboard radio failure
 - clockwise in the event of an onboard radio transmitter failure.
- In case of interception, perform the statutory visual signals and follow the instructions received from the assisting aircraft.

2) Procedure for pilots in command to report a state of emergency and obtain assistance if necessary
To report difficulties and obtain assistance, the pilot in command of an aircraft in a state of emergency shall apply the following procedures, according to the circumstances.

a) Sustained two-way air-to-ground radio contact :

- transmission of an emergency message ;
- transmission of a message requesting assistance, specifying :
 - the nature of the danger ;
 - the type of assistance requested ;
- acknowledge reception of the reply from the control unit or from aircraft providing assistance ;
- follow the instructions transmitted by the assisting unit or aircraft.

Two-way air-to-ground radio contact cannot be established :

- transmit an emergency signal by setting the secondary radar to mode A7600 aircraft in CAG - General air traffic ;
- apply the air-to-ground communication interruption procedure if required by air regulations ;

• exécution en cas d'interception des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

3) Conduite à tenir par le commandant de bord pendant l'assistance :

L'aéronef assisté doit, dans la mesure du possible :

- se conformer aux directives de l'organisme de contrôle ou de l'aéronef assistant ;

- garder l'écoute sur la fréquence de dernier contact ;

- répondre aux signaux visuels réglementaires.

4) Cessation de l'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

36.118 Règles à observer pour les aéronefs assistants

1) Conduite à tenir par un aéronef assistant guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) se conformer aux instructions qui lui sont données par l'organisme de contrôle directeur de l'opération d'assistance;

b) annoncer le «visuel» sur l'aéronef assisté;

c) demander à l'aéronef assisté, dès le visuel :

• de mettre en service toutes les aides visuelles dont il dispose (phares d'atterrissage, éclairage cabine, feux de position, fusées éclairantes, etc...) si nécessaire ;

• de répondre aux signaux réglementaires d'interception le cas échéant en cas de défaut de contact radio.

d) assurer l'escorte en respectant les normes ;

e) assurer l'anticollision avec l'aéronef assisté qu'il a en vue.

2) Conduite à tenir par un aéronef assistant non guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) aviser l'organisme de contrôle avec lequel il est normalement en contact radio et se conformer le cas échéant aux instructions données par cet organisme dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne,

b) interroger et escorter l'aéronef assisté suivant les directives précisées aux alinéas c, d et e du paragraphe 3.6.11.8 1).

3) Cessation de l'opération d'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

36.119 Règles à observer par les commandants d'aéronefs

1) Témoins d'une situation mettant des personnes en péril :

Lorsqu'un commandant d'aéronef est témoin d'une situation mettant des personnes en péril, il devra, à moins qu'il soit dans l'impossibilité de le faire, ou qu'il estime, suivant les conditions dans lesquelles il se trouve, qu'il n'est pas raisonnable ou utile de le faire :

• rester en vue des lieux, aussi longtemps qu'il le peut ou qu'il le juge nécessaire ;

• aviser ou faire aviser selon le cas :

- le centre de contrôle régional (CCR) qui avise à son tour l'ARCC ou l'ARSC ;

- le ou les organismes de contrôle les plus proches par les voies les plus rapides,

• transmettre aux organismes contactés le plus grand nombre possible de renseignements, notamment :

- le type, l'identification et l'état de l'aéronef ou du navire et/ou le nombre et l'état des personnes vues ;

- la position et l'heure de la constatation de l'accident ou de la détresse;

- les moyens de reconnaître les lieux de l'accident ou de la détresse ;

• se conformer aux directives de l'ARCC ou de l'ARSC ou de tout autre organisme qui lui est désigné.

Si aucune communication n'a pu être établie par l'ARCC ou l'ARSC ou tout autre organisme par le commandant d'aéronef arrivé le premier sur les lieux, celui-ci dirigera les opérations de tous les aéronefs arrivant après lui jusqu'à ce que, par accord mutuel, il laisse cette responsabilité à l'autorité ou à l'aéronef qui est le mieux en mesure de la prendre compte tenu des circonstances. Cet état de fait devra être clairement accepté par le directeur reconnu.

2) Ayant connaissance :

a) d'un message ou signal de détresse

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte un message ou signal de détresse ou en a connaissance par une source quelconque, il doit, tout en se conformant aux procédures de télécommunications en vigueur :

• in case of interception, perform the statutory visual signals and follow the instructions received from the assisting aircraft.

3) Procedures applicable to pilot in command during assistance

When possible, the assisted aircraft must :

- comply with the instructions issued by the control unit or the assisting aircraft;

- monitor the last radio contact frequency ;

- respond to the regulatory visual signals.

4) Termination of the assistance operation

Except in absolute necessity, the assistance operation shall be interrupted only on the request of the pilot in command of the assisted aircraft or when the assistance operation is led to its term.

36.118 Rules to be observed by the assisting aircraft

1) Procedures applicable to assisting aircraft guided from the ground

The assisting aircraft shall :

a) comply with the instruction given by the control organisation directing the assistance operation;

b) announce report visual contact with the assisted aircraft;

c) as soon as visual contact is established, ask the assisted aircraft :

• to actuate all available visual aids (landing light, cabin lights, position lights, flares, etc.) if necessary;

• to respond to statutory interception signals if applicable in the absence of radio contact;

d) escort the assisted aircraft in compliance with standard practice;

e) ensure collision avoidance with the assisted aircraft in visual contact.

2) Procedures applicable to unguided assisting aircraft from the ground :

The assisting aircraft must :

a) inform the control unit with which it is normally in radio contact, and comply with any instructions issued by that unit in the scope of its air traffic control function;

b) question and escort the assisted aircraft in accordance with the instructions in subparagraphs c), d) and e) of paragraph 3.6.11.8 1).

3) Termination of the assistance operation

Except in absolute necessity, the assistance operation shall be interrupted only at the request of the pilot in command of the assisted aircraft or when the assistance operation has been led to its term.

36.119 Rules to be observed by aircraft commanders

1) Pilots who witness a situation in which people are endangered :

When an aircraft commander of an aircraft witnesses a situation in which people are endangered, he shall proceed as indicated below unless it is impossible to do so or, based on the prevailing circumstances, he considers it is unnecessary to do so :

• remain within sight of the area for as long as he is able or considers it is necessary to do so ;

• notify or have someone notify, as appropriate :

- the area control center (ACC), which shall in its turn notify the ARCC or the ARSC ;

- the control unit (s) nearest the scene by the fastest available means ;

• transmit the largest possible number of information to the contacted unit (s), notably:

- the type, identification and condition of the aircraft or vessel and/or the number and condition of any persons observed;

- the position and time of the accident or distress situation;

- means of recognizing the place of the accident or distress situation;

• comply with the instructions issued by the ARCC or the ARSC or other designated organisation.

If no communication has been established with the ARCC or the ARSC or another unit by the aircraft commander the first aircraft arrived on the scene, he shall lead the operations of all aircraft arriving after him until, by mutual consent, he leaves this responsibility to the authority or aircraft best able to assume it depending on the circumstances. This situation shall be clearly accepted by the person who assumes control of the operations.

2) Informed of a :

a) distress message or signal

When an aircraft commander intercepts a distress message or signal, or is informed by any means, he must proceed as follows in compliance with applicable telecommunications procedures :

- aviser ou faire aviser de la situation l'organisme de contrôle approprié (cf paragraphe 3.6.11.9 – 1) en lui communiquant tous éléments permettant de prêter assistance ;
- s'il le juge utile et raisonnable, se diriger vers le lieu de la détresse après avoir obtenu le cas échéant les autorisations et instructions nécessaires du contrôle ;
- s'il le juge possible, se conformer aux directives du centre de coordination et de sauvetage ou de l'organisme de contrôle approprié.

b) d'une demande d'assistance par message ou signal «visuel» :

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte une demande d'assistance par message ou par signal visuel en tenant lieu, ou a connaissance d'une telle demande par une source quelconque, il doit en aviser le plus tôt possible l'organisme de contrôle ou de recherches et de sauvetage approprié (cf paragraphe 3.6.11.9 - 1).

S'il décide de prêter lui-même assistance, il en informe l'organisme précité dans les meilleurs délais. Dans la mesure du possible, il se conforme aux directives qui peuvent lui être données.

Note : pour toutes autres indications, consulter la Réglementation de la Circulation Aérienne (RAC 1 et RAC 5).

3611.10 Procédures de communications de détresse

1) Transmissions

Lorsqu'un aéronef est menacé d'un danger grave et imminent, et a besoin d'une aide immédiate, le COMMANDANT DE BORD doit donner l'ordre d'effectuer les opérations suivantes :

Transmettre sur la fréquence de route AIR/SOL désignée sur les tableaux d'installations radioélectriques et utilisée à ce moment, les signaux et le message de détresse comme indiqué ci-après :

En radiotéléphonie :

- MAYDAY MAYDAY MAYDAY ICI (identification de l'aéronef, **trois fois**);

- La fréquence radio utilisée pour la transmission ;
- Message de détresse (deux périodes de dix secondes pendant lesquelles le microphone doit rester branché) ;
- indicatif de l'aéronef (une fois) ;

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence de route AIR/SOL désignée, la transmission des signaux et du message de détresse désignés ci-dessus sera faite sur toute fréquence disponible pour établir le contact avec n'importe quelle station terrestre, mobile ou radio goniométrique et, en particulier, sur l'une des fréquences spécifiées dans le tableau des fréquences de détresse en indiquant au préalable la nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef transmettra.

Si le temps et la situation géographique le permettent, et si la station d'émission radioélectrique d'un aéronef est équipée en conséquence, l'appel et le message de détresse seront également transmis sur la ou les fréquences maritimes appropriées (500 KHz A1/A2 ou 2182 KHz A3) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient dans son voisinage.

Dans ce cas, l'appel doit être précédé si possible, du signal automatique d'alarme spécifié sur le tableau des fréquences de détresse, en émission A1/A2 (500 KHz) ou A3 (2182 KHz).

Lorsque les circonstances le permettent, il est recommandé que l'émission du signal de détresse soit séparée de la fin du signal d'alarme par un intervalle de deux minutes.

Imposer le silence, s'il y a lieu, par l'emploi du groupe "QRT SOS" (graphie) ou de l'expression "SILENCE MAYDAY" (phonie).

2) Dispositions diverses

L'appel de détresse sera suivi aussitôt que possible d'un message de détresse, qui lorsqu'il est émis par une station d'émission radioélectrique d'un aéronef comprendra :

- le signal radio téléphonique de détresse MAYDAY ;
- l'indicatif d'appel ou l'identification de la station en détresse ;
- la nature de la détresse et le genre d'assistance demandée ;
- des précisions sur sa position et, s'il en a le temps, l'heure de cette position ;
- l'altitude, le niveau de vol ou la hauteur de l'aéronef ;
- tout autre renseignement pouvant faciliter le sauvetage (notamment l'intention du commandant de bord, par exemple un amerrissage forcé ou un atterrissage à tous risques).

Immédiatement avant la chute, l'atterrissage ou l'amerrissage forcé d'un aéronef, ainsi qu'avant son abandon total, les appareils radioélectriques seront, si cela ne semble pas augmenter les risques d'incendie, et si les conditions le permettent, placés en position d'émission continue (en phonie, micro branché ; en graphie, manipulateur bloqué sur contact).

Lorsque l'aéronef ne sera plus en détresse, la station d'émission radioélectrique d'un aéronef transmettra, sur la ou les fréquences utilisées pour la transmission du message de détresse, un message annulant l'état de détresse, conformément aux procédures en vigueur.

- notify or have someone notify the appropriate control organisation (refer to paragraph 3.6.11.9 – 1) and supply all information that could be useful in providing assistance ;
- if considered helpful and reasonable, move towards the distress scene after having obtained any necessary authorisations and instructions from the control organisation ;
- if considered possible, comply with the instructions issued by the rescue coordination center or the appropriate control organisation.

b) request for assistance by message or visual signal :

When an aircraft commander intercepts a request for assistance by message or by a visual signal, or learns of such a request from any source, he shall notify the appropriate control or search and rescue unit as soon as possible (refer to paragraph 3.6.11.9 - 1).

If he decides to provide assistance himself, he shall inform the above mentioned organisation without delay. When possible, he shall comply with any instructions issued.

Note: for further information, consult National regulations for Air Traffic Rules (RAC 1 and RAC 5).

3611.10 Distress communication procedures

1) Transmissions

When an aircraft is threatened by a serious and imminent danger and is in need of immediate assistance, the PILOT IN COMMAND must give the order for the following operations to be carried out:

Transmit on the AIR-GROUND route frequency designated in the table of radio-electrical facilities and in use at the time, the signals and the distress message given below:

By radiotelephony:

- MAYDAY MAYDAY MAYDAY THIS IS (identification of the aircraft, **three times**);

- the radio frequency used for the transmission;
- Distress message (two ten-second periods during which the microphone must remain connected);
- call sign of aircraft (once) ;

If the aircraft is unable to establish communication on the designated AIR/GROUND route frequency, the signals and the distress message defined above are to be transmitted on any available frequency, such as to establish contact with any land, mobile or direction-finding station and, in particular, on one of the frequencies specified in the table of distress frequencies, firstly indicating the new frequency on which the aircraft will be transmitting.

If the weather and the geographic situation allow them and if the aircraft radio transmitting station is equipped, the call and the distress message are also to be transmitted on the appropriate marine frequency (ies) (500 KHz A1/A2 or 2182 KHz A3), in order to alert ships and coastal stations which may be in the vicinity.

In this case, the call must if possible be preceded by the automatic alarm signal specified in the table of distress frequencies, by an A1/A2 (500 MHz) or A3 (2182 KHz) transmission.

When circumstances allow it, it is recommended that the transmission of the distress signal be separated from the end of the alarm signal by a period of two minutes.

Impose silence, if necessary, by using the group "QRT SOS" (*) or the expression "SILENCE MAYDAY" (voice).

2) Miscellaneous provisions

The distress call is to be followed as soon as possible by a distress message, which when it is transmitted by an aircraft radio transmitting station is to consist of :

- the radiotelephonic distress signal MAYDAY ;
- the call sign or identification of the station in distress ;
- the nature of the distress and the kind of assistance requested ;
- details of its position and, if it has the time, the time of that position ;
- the altitude, the flight level or the height of the aircraft ;
- any other information likely to help for the rescue operation (notably the aircraft commander's intentions, for example, ditching or forced landing).

Immediately prior to the crash, landing or ditching of an aircraft, as well as before total abandonment, the radio apparatus should, if it is considered that there is no additional risk of fire and if circumstances permit it, be set for continuous transmission (in voice mode, microphone switched on; in continued wave, key fixed to contact).

When the aircraft is no longer in distress, the aircraft radio transmitting station shall transmit, on the same frequency, or frequencies, on which the distress message was sent, a message cancelling the state of distress, in accordance with the current procedures.

3) Procédures et signaux

Fréquences utilisables en cas d'urgence, de détresse ou d'assistance

Les navigateurs aériens ont le plus grand intérêt à étudier à l'avance, en fonction des équipements de bord disponibles et pour chaque tronçon de route, les dispositions qu'ils seraient amenés à prendre, le cas échéant, pour l'émission de messages ou de signaux d'urgence ou de détresse, ou le déclenchement du mode et du code SSR appropriés.

A cette fin, les fréquences désignées devront être choisies parmi celles qui font l'objet du tableau ci-après :

3) Procedures and signals used

Frequencies available for emergency, distress or assistance

Air navigators have the greatest interest to forecast action to take, when necessary, for transmission or emergency or distress messages or signals, or for actuation of required SSR mode and code, taking into account the available airborne equipment for any route segment.

For that, the frequencies to use shall be selected among those indicated hereafter :

Fréquence <i>Frequency</i>	Type d'onde <i>Wave type</i>	Usage normal <i>Normal use</i>	Veille assurée par (ou observations) <i>Watch operated by (or remarks)</i>
Toutes fréquences de route en service HF ou VHF <i>Any available en-route HF or VHF frequency</i>	A3	Liaison AIR/SOL <i>AIR/GROUND contact</i>	Stations Aéronautiques des Services de la Circulation Aérienne. Stations Aéronautiques des Réseaux HF . <i>Aeronautical Stations of Air Traffic Services .</i> <i>Aeronautical Stations of HF Networks.</i>
121.5 MHz	A3 (1)	Fréquence aéronautique d'urgence <i>Aeronautical urgency frequency</i>	- Centres de contrôle régionaux / <i>Area control centres</i> - Centres de contrôle militaires / <i>Military control centres</i> - Selon l'aérodrome / <i>Depending on aerodrome</i>
243.0 MHz	A3 (1)	Fréquence UHF d'urgence (militaire) <i>Emergency UHF frequency (military)</i>	- Centres de contrôle militaires / <i>Military control centres</i>
2182 kHz		Fréquence internationale de détresse en radiotéléphonie (Service mobile maritime) <i>International distress frequency in radiotelephony (maritime mobile service)</i>	Veille permanente assurée par le MRCC/CROSS/AG. Cette veille n'est pas assurée de façon permanente par les navires. Les signaux de détresse émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 auront le maximum d'efficacité. <i>Permanent watch operated by the theMRCC/CROSS/AG.</i> <i>This watch is not assured continuously by the ships.</i> <i>The signals transmitted on this frequency during the period of international silence: H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33 will be the most efficient.</i>
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la Circulation Aérienne <i>All VHF frequencies used by the Air Traffic Services</i>		Liaison AIR/SOL <i>AIR/GROUND contact</i>	Selon l'aérodrome <i>Depending on aerodrome</i>

(1) Pour mémoire, sur ces fréquences peuvent être reçues les émissions de radiobalises de détresse, de survie ou de dispositifs de localisation automatique (ELBA).
Mentionned as a reminder, the emission of the distress beacon, survival radio equipment or emergency location beacon aircraft, can be received on these frequencies.

(2) Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux à fréquence audible transmis alternativement. L'un à une fréquence de 2200 Hz, l'autre de 1300 Hz. Chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 millisecondes.

The alarm signal in radiotelephony comprises two audiofrequency signals transmitted alternately. One at a frequency of 2200 Hz, one other of 1300 Hz. Each one is transmitted during a 250 milliseconds period.

3611.11 Réception de signaux de radiobalises de détresse à déclenchement automatique (RBDA)

Alarmes intempestives - Recommandations

1) Rappel des causes d'alarmes intempestives

- Chocs, accélérations et décélérations "hors norme", l'interrupteur de la radiobalise étant sur "AUTOMATIQUE" (ex. : vibrations pour hélicoptères, figures de voltige, turbulences et atterrissages brutaux pour tous les aéronefs).
- Armement accidentel de la radiobalise sur "MANUEL" (ex. : maintenance, réparations sur aéronefs).
- Mauvais état général de la radiobalise : circuits, contacts (suivi et entretien insuffisants).
- Tests d'émission non autorisés (méconnaissance des règlements).

2) Recommandations pour réduire le taux d'alarmes intempestives.

• La radiobalise est en service :

- 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.

- En cas de fonctionnement intempestif constaté :

o 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.

o 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.

• La radiobalise n'est pas en service :

- Radiobalise hors service. Intervention du personnel d'entretien :

o faire placer sur balise ou sur la commande de contrôle à distance (tableau de bord) un cache protecteur empêchant toute mise en fonctionnement fortuite ;

o ou positionner l'interrupteur de la balise sur "ARRET".

- Radiobalise hors service longue durée. Dépose de la balise (stockage, entretien, réparation, expédition, etc...) :

o déconnecter son boîtier d'alimentation électrique ;

o prendre la même précaution si l'émetteur doit être mis au rebut.

NOTA: Les services officiels peuvent être amenés à demander aux détenteurs de radiobalises présumées en émission intempestive de collaborer bénévolement à la prévention des fausses alarmes.

3611.11 Reception of signals from distress beacons with automatic triggering

False alarm signals - Recommendations

1) Reminder of the false alarm causes

• Shocks, accelerations and decelerations "out of standard", the beacon being switched on "automatic" run (for instance vibrations for helicopters, faces of acrobatics, turbulences and rough landings for all aircraft).

• Unintentional switching the beacon on "manual" set or button (for instance during maintenance or repairing operation on aircraft)

• Beacon in a general bad condition: circuits, contact-makers (poor inspection and maintenance).

• Emission test not allowed (regulations not known).

2) Recommendations to reduce the rate of false alarms

• The beacon is in use :

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

- DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (in order to prevent the beacon from 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 check if the beacon is emitting or not :

SYSTEMATICALLY :

- after engine start-up procedure,
- after any accident, forced landing or even a little bit rough landing on runway,
- at the end of the flight, before stopping the engine.
- AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot fears that a particular circumstance could have activated the beacon.

When it is obvious that the beacon has emitted a false alarm :

o If possible, stop immediately the beacon emission (case of a beacon accessible on board) and without delay to advise the appropriate air traffic unit (FIS, ACC, APP, TWR). That action is taken in order to avoid unnecessary search operations.

o If the emission cannot be stopped immediately (case of a beacon inaccessible on board for example) :

• on ground : request the assistance of an appropriate person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "STOP" position, signal to 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.

• The beacon is not in use :

- Beacon out of order. Intervention of maintenance staff :

o ask for setting on the beacon or on its remote control system (instrument panel) a lock-cover to prevent accidental working,

o or shift the beacon switch to "STOP".

Beacon out of order for a long time. Beacon removal (storing, maintenance, repairs, forwarding, etc...) :

o disconnect its electric cells case.

o take the same action if the beacon must be thrown away.

NOTA: The official services may ask the holders of beacons supposed initiating untimely signals for a benevolent cooperation to avoid false alarm.

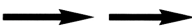
← 3611.12 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL / AIR

3611.12 GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE

A L'USAGE DES SURVIVANTS
FOR USE BY SURVIVORS

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Demandons assistance <i>Require assistance</i>	V
2	Demandons assistance médicale <i>Require medical assistance</i>	X
3	Non ou réponse négative <i>No or negative</i>	N
4	Oui ou réponse affirmative <i>Yes or affirmative</i>	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction <i>Proceeding in this direction</i>	↑

A L'USAGE DES EQUIPES DE SAUVETAGE
FOR USE BY RESCUE UNITS

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Opérations terminées <i>Operation completed</i>	L L L
2	Avons retrouvé tous les occupants <i>We have found all personnel</i>	<u>L L</u>
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants <i>We have found only some personnel</i>	++
4	Impossible de continuer <i>We are not able to continue</i> Retournons à la base <i>Returning to base</i>	XX
5	Sommes divisés en deux groupes <i>Have divided into two groups</i> Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée <i>Each proceeding in direction indicated</i>	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction <i>Information received that aircraft is in this direction</i>	
7	N'avons rien trouvé <i>Nothing found</i> Poursuivons les recherches <i>Will continue to search</i>	N N

← 3611.13 CODE DE SIGNAUX AIR-SOL

(Source : Annexe 12 OACI)

Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

- pendant le jour : l'avion balance des ailes ;
- de nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'est pas équipé, ses feux de position.

Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

3611.13 AIR-TO-GROUND SIGNALS CODE

(Source : Annex 12 ICAO)

The following signals by aircraft mean that the ground signals have been understood :

- during the hours of daylight : by rocking the aircraft's wings ;
- during the hours of darkness : flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

Lack of the above signal indicates that the ground signal is not understood.

3.6.12 Spécificités concernant la Guyane**Dispositions à prendre en cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée****3.6.12.1 Réglementation en vigueur**

- 1** Recommandations en cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée.
- 2** Les aéronefs de catégories autres que des transports publics doivent continuer à se conformer aux dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs en aviation générale.

3.6.12.2 Dispositions en cas d'atterrissage forcé

- 1** En cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée le Commandant de bord, ou le membre de l'équipage désigné par lui ou à défaut celui inscrit en second sur la liste d'équipage, a la responsabilité d'assurer le maintien en bon état physique et moral des occupants de l'appareil et de mettre en oeuvre les divers matériels à sa disposition en vue de faciliter le repérage des rescapés.
- 2** Le groupe que constitue l'équipage et les passagers ne doit pas se disperser.
- Personne ne doit s'éloigner du lieu de l'atterrissage sans ordre du Commandant de bord. Celui-ci seul a qualité pour autoriser une équipe désignée à prospecter le voisinage immédiat lorsqu'on peut espérer y trouver des moyens en subsistance.

3.6.12.3 Campement

Le campement à l'abri d'une aile de l'appareil ou d'une tente de fortune doit être organisé au plus tôt pour défendre les occupants de l'appareil des rayons solaires ou du froid nocturne.

De jour, l'on doit rester le corps complètement couvert, la tête également et protéger les yeux par des lunettes ou tout autre moyen de protection. Si l'appareil emportait des canots pneumatiques de sauvetage, ceux-ci constitueront un bon abri de nuit ou lors des tornades.

3.6.12.4 Subsistance**1) Vivres**

Les vivres de bord et de secours doivent être rassemblés et inventoriés. Le rationnement doit être fixé en tenant compte de la durée possible des recherches qui est fonction de la position géographique des naufragés, des renseignements qui ont été communiqués avant l'atterrissage aux services de la circulation aérienne, des moyens de signalisation existants, de la météorologie.

Il est prudent de compter sur 2 ou 3 jours de recherches dans des circonstances normales.

La distribution doit avoir lieu en principe deux fois par jour.

2) Boissons

Dans les régions chaudes et sèches, les boissons de bord et de secours doivent être rassemblées, inventoriées dans les mêmes conditions que les vivres. Les distributions doivent être effectuées avant que les personnes aient une sensation exagérée de soif. Il est préférable qu'elles soient fréquentes et de petites quantités.

Si possible, l'eau doit être bue très chaude plutôt que tiède. Dans ce dernier cas elle peut être légèrement sucrée. Sa saveur peut aussi être améliorée par décoction des zestes de certains fruits.

3.6.12.5 Signalisation radioélectrique**1) Avant l'atterrissage forcé**

Si on le peut, il doit être procédé à la transmission sur l'une des fréquences de routes spécifiées pour la région d'information de vol ou de contrôle et de préférence sur la fréquence récemment utilisée pour la liaison avec le sol des appels et du message de détresse conformément aux dispositions rappelées dans les pages précédentes.

2) Après l'atterrissage forcé

Si l'état du poste émetteur radio de bord est satisfaisant, transmettre sur l'une des fréquences de routes spécifiées un message de détresse ; (adressé si possible, à la station aéronautique ayant accusé réception du message de détresse émis avant l'atterrissage) et lui fournir les renseignements suivants :

- a) L'indicatif de l'aéronef et la position estimée de l'atterrissage forcé.
- b) L'état du personnel et du matériel.
- c) Les besoins immédiats.
- d) La nature de l'accident.
- e) Toutes observations pouvant faciliter les recherches (mise en oeuvre de la radiobalise de survie, par exemple) (1).

3.6.12.6 Signalisation à vue**1) De jour****3.6.12 Specifications for french Guiana****Measures to be taken in case of forced landing in an uninhabited region****3.6.12.1 Applicable regulations**

- 1** Recommendations in case of force landing in an uninhabited terrestrial region.
- 2** Aircraft of categories other than public transport shall continue to comply with the requirements of the decree dated July 24, 1991, concerning operating conditions for general aviation.

3.6.12.2 Measures in case of forced landing

- 1** In the event of a forced landing in an uninhabited terrestrial region, the pilot in command of the aircraft, or a crew member designated by him, or otherwise the second person registered on the crew list, shall be responsible for maintaining the aircraft occupants in good physical and mental condition, and for utilizing the available equipment to facilitate the localization of the survivors.
- 2** The crew and passengers shall remain together as a group.

No one shall leave the landing site unless ordered to do so by the aircraft command pilot, who shall have the exclusive right to authorize a designated team to search for means of subsistence in the immediate vicinity.

3.6.12.3 Camp

An encampment under an aircraft wing or a makeshift tent shall be set up as soon as possible to protect the aircraft occupants against solar radiation or cold night time temperatures.

During the day, all persons shall remain fully covered, including the head, and shall protect their eyes with sunglasses or other means. If the aircraft carried pneumatic life rafts, they may be used for shelter at night or during stormy weather.

3.6.12.4 Subsistence**1) Provisions**

Normal and emergency rations shall be collected and inventoried. Rationing shall be set up according to the expected duration of the search and rescue operations, depending on the geographic location of the survivors, on the information transmitted to air traffic control authorities before landing, on the available signalling equipment and on the weather conditions.

It is advisable to count on a search period of 2 or 3 days under normal circumstances.

Rations should be distributed twice a day.

2) Beverages

In hot, dry regions, normal and emergency beverages shall be collected and inventoried as for provisions. Beverages should be distributed before persons experience a sensation of extreme thirst. Beverages should be consumed in small quantities at frequent intervals.

Where possible, water should be drunk hot rather than lukewarm. If only lukewarm water is available, it may be slightly sweetened. The taste may be improved by boiling with zests from certain fruits.

3.6.12.5 Radioelectric signals**1) Prior to a forced landing**

If possible, transmission should be performed on one of the enroute frequencies specified for the flight information region or control area, and preferably on the frequency recently used for communication with the ground and for distress message in compliance with the procedures detailed above.

2) After a forced landing

If the aircraft radio transmitter is in satisfactory condition, transmit on one of the enroute frequencies specified in the distress message (addressed, if possible, to the aeronautical station that acknowledged receipt of the distress message transmitted prior to the forced landing) and provide the following information:

- a) - The aircraft call sign and the estimated position of the forced landing.
- b) The condition of the personnel and equipment.
- c) Immediate needs.
- d) The nature of the accident.
- e) Any further information that could facilitate the search and rescue operations (e.g. actuation of the emergency locator transmitter) (1)

3.6.12.6 Visual Signals**1) Daytime**

a) Les signaux visibles du code Sol/Air indiqués dans le présent manuel (partie SAR) doivent être dessinés au sol à l'aide des bandes d'étoffe prévues. Les couleurs de ces bandes, rouges d'un côté, blanches de l'autre, permettent d'obtenir le maximum de contraste avec la couleur du sol. Ces signaux peuvent également être dessinés dans le sable ou à l'aide d'un matériel de fortune (vêtement, branchage, etc.) formant contraste ; il y a avantage à faire des signes les plus grands possible (6m de long).

b) Le miroir de signalisation doit être utilisé au maximum en effectuant de fréquents balayages de l'horizon même si aucun bruit d'aéronef n'est entendu. Si un aéronef apparaît, diriger l'éclat du miroir dans sa direction même s'il se trouve en éloignement, jusqu'à disparition. Un morceau de métal poli judicieusement employé peut aussi produire l'éclat désiré.

c) Les pots fumigènes doivent être employés avec parcimonie et seulement lorsqu'un aéronef se trouve dans le voisinage ou lorsqu'il va entreprendre un parachutage.

d) Si possible, un feu doit être entretenu à l'aide de végétaux, de chiffons, d'huile, d'essence.

2) De nuit

a) Le feu précédemment indiqué peut être activé dès qu'un bruit d'aéronef est entendu. Une ou plusieurs torches électriques sont dirigées vers l'aéronef ou le véhicule de recherches.

b) Les fusées ou les feux de bengale doivent être utilisés avec la plus grande économie et seulement lorsqu'un aéronef ou un véhicule de recherches est entendu ou aperçu au voisinage.

(1) En effet, le Centre de Coordination de Sauvetage sachant par le plan de vol que l'équipage dispose d'une telle radiobalise fait veiller la ou les fréquences d'émissions (121,5 et 243 MHz). En outre, il organise les recherches aériennes en tenant compte des possibilités d'émission susceptibles d'abréger considérablement la durée de ces recherches.

3.6.13 Spécificités concernant les îles de Saint-Pierre et Miquelon

3.6.13.1 Direction régionale

Les îles de Saint-Pierre et Miquelon et les eaux territoriales françaises adjacentes sont incluses dans la SRR d'Halifax (Canada). Cette SRR est dotée d'un centre conjoint de coordination de sauvetage (Joint Rescue Coordination Centre - JRCC) à Halifax qui est géographiquement compétent pour les eaux territoriales françaises de Saint-Pierre et Miquelon.

Centre de coordination de sauvetage de Halifax

FMO Halifax NS B3K 2X0

Canada

Tél. : 1-800-565-1582 - 1-902-427-8200

Fax : 1-902-427-2114

Mail : JRCCHalifax@sarnet.dnd.ca

Site Internet : <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/srr-halifax.page>

3.6.13.2 Arrangement administratif du 26 mars 2002 entre la Garde côtière canadienne et la collectivité territoriale française de Saint-Pierre et Miquelon concernant la recherche et le sauvetage maritimes aux abords de Saint-Pierre et Miquelon.

3.6.13.3 Rôle et attributions SAR

En raison de l'isolement des îles de Saint-Pierre et Miquelon, le dispositif SAR en place est très largement intégré à celui du Canada. La responsabilité des autorités françaises est engagée lors d'opérations SAR en zone des aéroports ou en zone voisine des aéroports de Saint-Pierre-Pointe Blanche et de Miquelon ou dans les eaux territoriales françaises. Les opérations de recherche et de sauvetage au large de Saint-Pierre et Miquelon sont de la responsabilité du Canada.

a) Visual signals implementing the Ground Air code indicated in this Manual (SAR section) shall be laid out on the ground using the fabric strips provided. The fabric colors (red on one side and white on the other) ensure maximum contrast with the terrain color. These signals may also be drawn in the sand or with makeshift materials (clothing, branches, etc.) providing sufficient contrast. It is preferable to make the symbols as large as possible (6 meters long).

b) The signalling mirror should be used to sweep the horizon as often as possible, even if no aircraft are audible. If an aircraft appears, direct the reflection of the mirror toward it, even if it is situated at considerable distance, until it disappears completely. A carefully polished piece of metal may also be used as a signalling mirror.

c) Smoke pots should be used sparingly, and only when an aircraft is in the vicinity or is about to drop a parachute.

d) If possible, a fire should be kept burning using plants, rags, oil or fuel.

2) Night time Signals

a) The fire mentioned above should be activated when an aircraft is heard. One or more electric lamps should be pointed at the aircraft or search vehicles.

b) Flares or signal fires should be used sparingly, and only when an aircraft or search vehicle is heard or seen in the vicinity.

(1) The Coordination and Rescue Center, knowing from the flight plan that an emergency locator transmitter is available to the crew, maintains a communications watch on the transmission frequencies (121.5 and 243 MHz) and organizes aerial searches so as to take advantage of transmission capabilities that could significantly shorten the search time.

3.6.13 Specifications for Saint-Pierre and Miquelon islands

3.6.13.1 Regional management

Saint-Pierre and Miquelon islands and the French adjacent territorial seas are included in the Halifax SRR (Canada). This SRR has a joint rescue coordination centre (JRCC) in Halifax which is geographically competent for the french territorial seas of Saint-Pierre and Miquelon.

Centre de coordination de sauvetage de Halifax

FMO Halifax NS B3K 2X0

Canada

Tél. : 1-800-565-1582 - 1-902-427-8200

Fax : 1-902-427-2114

Mail : JRCCHalifax@sarnet.dnd.ca

Website : <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/srr-halifax.page>

3.6.13.2 Administrative arrangement of 26th of March 2002 between the canadian coast guard and the territorial collectivity of Saint-Pierre and Miquelon for maritime search and rescue around Saint-Pierre and Miquelon.

3.6.13.3 SAR role and allocations

Because of the isolation of Saint-Pierre and Miquelon islands, the implemented SAR system is widely integrated to Canada's one. The french authorities responsibility is committed during SAR operations in aerodromes area or in nearby aerodromes area of Saint-Pierre Pointe Blanche and Miquelon or in territorial french seas. The search and rescue operations off Saint-Pierre and Miquelon are of the responsibility of Canada.