

GEN 3.6 RECHERCHE ET SAUVETAGE

SEARCH AND RESCUE

3.6.0 PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE

3.6.1 SERVICES COMPETENTS CHARGÉS DU SERVICE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (SAR)

3.6.1.1 Textes de référence

Les services de recherche et de sauvetage en France sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La terminologie internationale SAR (OACI) est adoptée notamment dans le présent document, en ce qui concerne les Télécommunications.

Les textes de référence OACI sont les suivants :

- Convention de Chicago, article 25,
- Annexe 12 - Recherche et sauvetage,
- Doc 7754 Plan de navigation aérienne - Région Europe (EUR e-ANP - vol I partie VI et vol II partie VI),
- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales,
- Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (manuel IAMSAR - Vol I, II et III).

Les différences par rapport à l'annexe 12 OACI sont énumérées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Textes de référence balises :

- Arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.
- Fascicule 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 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

3.6.1.2 Le Département « Recherche et Sauvetage »

Le ministre en charge des transports et plus précisément la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est chargée de la direction générale des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en collaboration étroite avec l'armée de l'Air et de l'Espace (État-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace) et la Marine Nationale (État-major de la Marine), et avec le concours permanent des moyens du ministère des Armées ainsi que des différentes composantes "Air", "Mer", "Terre", de la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (DGGN), de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI), de la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) et de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC).

Le rôle de coordinateur national est attribué au département SAR de la Direction des Services de la Navigation Aérienne de la DGAC. Cet organisme central d'études et de coordination SAR » qui comprend du personnel du ministère de l'armée de l'Air et de l'Espace, de la Direction Générale de l'Aviation Civile ainsi que, le cas échéant, du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer.

3.6.0 RESCUE COORDINATION PLAN

3.6.1 COMPETENT SERVICES IN CHARGE OF THE SEARCH AND RESCUE (SAR) SERVICE

3.6.1.1 Applicable documents

In France, Search and Rescues services are organized in accordance with the ICAO's standards and recommended practices. The international SAR terminology (ICAO) is adopted, in particular in this document as regarding telecommunications.

The ICAO applicable texts are as follows :

- Chicago Convention, article 25,
- Annex 12 - Search and Rescue,
- Doc 7754, European (EUR) navigation plan, (EUR e-ANP - vol I part VI et vol II part VI),
- Doc 7030, Regional Supplementary procedures,
- Doc 9731, International aeronautical and maritime search and rescue manual (IAMSAR manual - Vol I, II and III).

Differences between French regulation and ICAO annex 12 are listed in part GEN 1.7 of the AIP.

Beacons reference texts :

- Amended by-law dated the 21st December, 2018 on coding and registering of the 406 MHz beacons, for aircraft search and rescue purposes.
- Handbook P - 41-65 of OSAC "Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord", 1st updated, June 2001.
- Amended by-law dated the 26th March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.

3.6.1.2 The "Search and Rescue" Department

The minister of Transportation and more specific, the French Civil Aviation Authority (DGAC) is in charge of the general management of search and rescue services for aircraft in distress (SAR) in close cooperation with Air Force (EMAAE) Navy (EMM) and with the permanent collaboration of the Air, Land, and Naval forces, of the French Gendarmerie, of the French Customs National Administration, of the General Directorate of Maritime Affairs, fishery and aquaculture and of the Civil Protection and Crisis Management.

The role of national coordinator is assigned to "SAR Study and Coordination Section", (SAR department of the Directorate of the Air Navigation Service Provider) which includes staff from the Armies, the French Civil Aviation Authority, and if appropriate the general secretary for the sea.

Adresse / Address : Département « Recherche et Sauvetage »(DSNA/DSR/SAR)
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15

MAIL : dsna-departement-sar-bf@aviation-civile.gouv.fr

TEL : + 33 (0) 1 58 09 47 79

RSFTA : LFPSYAYR

TELEX : AVIACIV 200142

En dehors des heures ouvrables, la permanence est assurée par l'ARCC Lyon / *Outside these working hours, the permanent service is ensured by Lyon ARCC.*

3.6.2 ZONE POUR LAQUELLE LES SERVICES SONT FOURNIS

Dans la région SAR France – SRR LYON MONT VERDUN, (SRR – SEARCH and RESCUE REGION) la coordination des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs est assurée par l'ARCC Lyon (cf. carte « plan de coordination de sauvetage »).

3.6.2 AREA OF RESPONSIBILITY

In the French SAR region –SRR LYON MONT VERDUN, Lyon ARCC sets up by the Air Force coordinates SAR operations. (cf. chart "rescue coordination plan").

3.6.3 TYPES DE SERVICES

Les détails sur l'emplacement et les coordonnées de l'ARCC Lyon et des organismes qui lui sont subordonnés sont mentionnés ci-après.

3.6.3 TYPES OF SERVICE

ARCC and organisations controlled by Lyon ARCC locations and contact details are given on following pages.

**CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE
LYON**

NOM	ARCC LYON
Adresse postale	Madame /Monsieur le Commandant de l'ARCC Lyon 12.942 Lyon Base aérienne 942 – BP 19 69579 LIMONEST Cedex
Adresse RSFTA	LFXVYCYX
FAX	+33 (0) 4 78 47 60 04
Numéro(s) de téléphone	191 (permanence H24) +33 (0) 4 72 54 86 86 (permanence H24) +33 (0) 4 78 14 65 11 (ligne directe chef ARCC Lyon)
E-mail	arcc.cmi.fct@intradef.gouv.fr rcclyon@gmail.com
Indicatif radio	RAMBERT SAR
Région de recherche et sauvetage	SRR Lyon Mont-Verdun La partie terrestre correspond à l'ensemble des départements français métropolitains. La partie maritime correspond aux coordonnées ci-dessous : 43°46'N, 007°30'E; 43°10'N, 009°45'E; 41°20'N, 009°45'E; 41°20'N, 008°20'E, 41°00'N, 008°00'E; 39°00'N, 008°00'E, 39°00'N, 004°40'E; 42°00'N; 004°40'E; 42°26'N, 003°10'E, la frontière franco- espagnole ; 43°35'N, 001°47'W ; 44°20'N, 004°00'W ; 45°00'N, 008°00'W ; 48°50'N, 008°00'W ; 50°00'N, 002°00'W ; 50°00'N, 000°15'W ; 50°40'N, 001°28'E ; 51°00'N, 001°28'E ; 51°07'N, 002°00'E ; 51°05'N, 002°33'E ; la frontière franco-belge.
Horaires d'ouverture	H24
Noms et emplacements des centres secondaires de sauvetage	ARSC TOULON ARSC BREST ARSC CHERBOURG

**CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE
BREST**

NOM	ARSC BREST
Adresse postale	BCRM de Brest CECLANT/Divisions Opérations CC 46 29240 BREST CEDEX 9
Adresse RSFTA	LFRZXWN - LFRXYXYX
FAX	+33 (0) 2 98 22 09 45
Numéro(s) de téléphone	+33 (0) 2 98 22 05 36 +33 (0) 2 98 22 06 64
E-mail	combrest@premar-atlantique.gouv.fr
Indicatif radio	NEANT
Région de recherche et sauvetage	NEANT
Horaires d'ouverture	H24
Informations :	Ce centre secondaire dirige les opérations SAR, dans le cadre d'opérations SAMAR après délégation par l'ARCC Lyon.

**CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE
CHERBOURG**

NOM	ARSC CHERBOURG
Adresse postale	BCRM de Cherbourg COMAR MANCHE (COM) CC01 50115 CHERBOURG EN COTENTIN
Adresse RSFTA	LFRYZXWN
FAX	+33 (0) 2 33 92 60 77
Numéro(s) de téléphone	+33 (0) 2 33 92 60 40 (P1) +33 (0) 2 33 92 60 41 (P2)
E-mail	com_cherbourg@premar-manche.gouv.fr
Indicatif radio	YRAF
Fréquence	129.925 MHz
Région de recherche et sauvetage	NEANT
Horaires d'ouverture	H24
Informations :	Ce centre secondaire dirige les opérations SAR en cas d'opérations SAMAR après délégation par l'ARCC Lyon

**CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE
TOULON**

NOM	ARSC TOULON
Adresse postale	BCRM de Toulon Centre des opérations maritimes Bureau Air/RSC Toulon BP 915 83800 TOULON CEDEX 9
Adresse RSFTA	LFTSZXWN
FAX	+33 (0) 4 22 42 24 48
Numéro(s) de téléphone	+33 (0) 4 22 42 05 93 (heures ouvrables) +33 (0) 4 22 42 06 51 (H24)
E-mail	cecmed.com-aero-cdq.fct@intradef.gouv.fr cecmed.ops.n3aero@premar-mediterranee.gouv.fr
Indicatif radio	NEANT
Région de recherche et sauvetage	NEANT
Horaires d'ouverture	H24
Informations :	Ce centre secondaire dirige les opérations SAR en cas d'opérations SAMAR et après délégation par l'ARCC Lyon.

3.6.4 ACCORDS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Plusieurs accords SAR existent entre la France et les Etats frontaliers.
Leur but est de permettre une coordination et une coopération aussi étroites que possible entre les organismes de Recherche et de Sauvetage concernés afin d'assurer aux opérations SAR, dans les régions frontalières voisines, toute l'efficacité nécessaire.

3.6.4.1 Espagne et Italie

Accord technique tripartite franco-hispano-italien SAR MED/OCC (Méditerranée occidentale), signés à Rome le 27 octobre 1972.

3.6.4.2 Suisse

Décret n°2015-95 du 30 janvier 2015 portant publication de l'accord de coopération entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la recherche et au sauvetage d'aéronefs en détresse, signé à Paris le 30 juin 2014.

Nota : des accords avec l'Allemagne et la Belgique sont en cours d'élaboration.

3.6.5 CONDITIONS D'UTILISATION

3.6.5.1 Numéro d'urgence aéronautique : 191

3.6.5.1a) Organisation de l'alerte aéronautique

En France métropolitaine, l'ARCC Lyon est joignable gratuitement depuis un fixe ou un mobile en composant le numéro d'urgence aéronautique 191.

NB : Les opérateurs de téléphonie par satellite sont actuellement exclus de ces dispositions.

3.6.5.1b) Utilisation du numéro d'urgence aéronautique 191

L'usage de la ligne recevant les appels par le numéro 191 est destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique.

Le numéro 191 est un numéro d'appel gratuit, utilisable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Il est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

3.6.5.2 Balises de détresse

Une balise de détresse est un émetteur radio qui peut être activée automatiquement ou manuellement dans une situation d'urgence afin de demander de l'aide aux autorités de sauvetage.

Les balises de détresse à vocation aéronautique sont les ELT (Emergency Locator Beacon) ou les PLB (Personal Locator Beacon).

L'aéronef peut être équipé d'une ou plusieurs ELT, et/ou d'une ou plusieurs PLB. Dans le cas des PLB, l'utilisateur doit vérifier auprès de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) dans quelles conditions cet emport est autorisé.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire des balises de détresse doit les déclarer et enregistrer tous les renseignements dans le Registre Français des Balises de Détresse (RFBD).

NOTA : le registre doit impérativement être mis à jour lors d'un changement de propriétaire ou d'exploitant.

Dans le cas des PLB, il convient de vérifier que l'usage aéronautique de la balise est bien celui mentionné dans le RFBD, **avant tout vol**. Afin de faciliter les recherches, il est fortement recommandé de remplir le champ « Remarques » permettant de préciser les informations relatives à l'aéronef (immatriculation, couleurs, aérodrome de base, etc.) et éventuellement relatives au vol prévu.

Une balise de détresse émet sur 406 MHz et sur 121.5 MHz.

Elle ne doit être déclenchée qu'en cas de détresse.

Le signal 406 MHz est transmis via satellite aux MCC (Mission Control Centre) du Programme COSPAS-SARSAT, puis envoyé aux services de secours.

Plus d'informations sur les balises COSPAS-SARSAT sont disponibles sur le site : <https://www.cospas-sarsat.int/fr/>.

Le signal 121,5 MHz n'est plus traité par COSPAS-SARSAT. Il consiste en un signal sonore pouvant être capté par les services ATS qui veillent cette fréquence ou un autre aéronef. Les sauveteurs exploitent ce signal en « homing (radioralliment) » pour localiser la balise.

3.6.4 SEARCH AND RESCUE AGREEMENTS

Further agreements exist between France and his neighbouring States.
The purpose is to facilitate a mutual coordination and cooperation as closely as possible between SAR services involved, in order to ensure to SAR operations in neighbouring border regions all the effectiveness needed.

3.6.4.1 Spain and Italy

Tripartite Technical Agreement between French-Spanish-Italian SAR MED/OCC (western Mediterranean) signed in Roma on October 27, 1972.

3.6.4.2 Swiss

Decree n°2015-95 of 30 January 2015 publishing the cooperation agreement between the Government of the French Republic and Switzerland's Federal Council on the search and rescue of aircraft in distress signed in Paris on June 30, 2014.

Note : Agreements with Germany and Belgium are being developed.

3.6.5 CONDITIONS OF AVAILABILITY

3.6.5.1 Aeronautical emergency number : 191

3.6.5.1a) Organisation of the aeronautical alert

In metropolitan France, Lyon ARCC can be reached free of charge from a landline or cell phone by dialling aeronautical emergency number 191.

NB : Mobile satellite system operators are currently excluded from these provisions.

3.6.5.1b) Use of the Aeronautical Emergency Number 191

The use of the line receiving the 191 calls is intended exclusively for the treatment of aeronautical emergency calls.

The number 191 is a toll-free number, available on a 24/7 basis.

It is usable by any airspace user in distress, by any direct witness of an accident of aircraft, or by any person worried about the disappearance of an aircraft and its occupants.

3.6.5.2 Emergency beacons

An emergency beacon is a radio transmitter that can be activated automatically or manually to summon assistance from government authorities.

Aeronautical emergency beacons are ELT (Emergency Locator Beacon) or PLB (Personal Locator Beacon).

An aircraft may be equipped with one or more ELT beacons and/or, one or more PLB beacons. In the PLB beacons case, you must check with the directorate for civil aviation safety (DSAC) about the circumstances under which this carrying is permitted.

The aircraft operator or the distresses beacons owner must record its beacons in the French register of distress beacons (RFBD).

NOTE: the register must be updated when there is a change of owner or operator.

In case of PLBs, the aeronautical use of the beacon must be indicated in the data base **before flying**. In order to facilitate research, it is strongly recommended that you fill in the field "Remarks" allowing to specify the information relative to the aircraft (registration, colors, base aerodrome, etc...) and possibly relative to the planned flight.

An emergency beacon transmits on 406 MHz and 121.5 MHz.

It shall only be triggered in case of distress .

The 406 MHz signal is transmitted via satellite to the COSPAS-SARSAT Mission Control Centre (MCC), which sends a signal to the emergency services.

More information about COSPAS-SARSAT beacons is available at: <https://www.cospas-sarsat.int/fr/>.

The 121.5 MHz signal is no longer processed by COSPAS-SARSAT. It is an audible signal that can be picked up by ATS services monitoring this frequency or by another aircraft. Rescuers use this signal for homing to locate the beacon.

3.6.5.2a) Peines encourues pour déclenchement malveillant de fausses alertes

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

3.6.5.2b) Enregistrement

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse ayant un code pays France métropolitaine ou Outre-mer **a l'obligation d'enregistrer** sa ou ses balises de détresse dans le RFBD et de déclarer tout changement dans l'affectation de celles-ci.

En cas de déclenchement de la balise de détresse, cela permet aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage de corréler le code hexadécimal de la balise avec les données fournies par son propriétaire.

Une balise non ou mal enregistrée dégrade fortement l'efficacité des recherches. Par conséquent, l'enregistrement constitue une **opération obligatoire, essentielle et indispensable**.

Les données fournies doivent être complètes, exactes et à jour, notamment en cas de cession de l'aéronef ou de la balise.

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

Enregistrez votre balise au code pays France métropolitaine ou Outre-mer, en ligne à l'adresse suivante :

<https://registre406.cnes.fr>

3.6.5.2c) Centre Français de contrôle de la Mission Cospas-Sarsat (FMCC)

Le Centre Français de Contrôle de la Mission Cospas-Sarsat (FMCC) est le centre de traitement et de distribution des émissions de balise de détresse. Il est situé à Toulouse dans les locaux du Centre National d'Études Spatiales (CNES).

Adresse :

FMCC COSPAS-SARSAT

Centre National d'Études Spatiales (CNES) – BPI 903

18, avenue Édouard Belin

31400 TOULOUSE Cedex 9 - FRANCE

RSFTA : LFIAZSZX

Courriel : fmcc@cnes.fr

Télécopie : +33 (0)5 61 27 48 78

Centre opérationnel (24/7)

Services responsables :

Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture

3.6.5.2a) Penalties incurred in case of malicious activation of false alerts

The article L39-7 of the "Code des postes et des communications électroniques" states that: (Chapter V: Penal provisions):
"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 euro fine or only by one of these two penalties".

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

3.6.5.2b) Registration

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon having a country code France or French overseas **must register** its emergency beacon(s) and record any change of the allocation of these beacons in the RFBD.

In the event of emergency beacon activation, It enables the authorities in charge of search and rescue operations to provide a link between the beacon ID 15 Hex with data provided by its owner.

The effectiveness of researches is severely degraded by the absence of registration, incomplete or erroneous registration of beacons and its associated data. Consequently, the beacon registration is **mandatory, essential and absolutely necessary**.

The data provided must be complete, accurate and up to date, especially in case of transfer of the aircraft or beacon.

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is at any rate responsible for the data recorded in this register.

Register your beacon, with country code France or French overseas, online by visiting :

<https://registre406.cnes.fr>

3.6.5.2c) French Mission Control Centre (FMCC)

The French Mission Control Centre (FMCC) is the distress beacon transmission processing centre. It is located in Toulouse in the premises of the National Centre for Space Studies (CNES).

Postal address :

FMCC COSPAS-SARSAT

Centre National d'Études Spatiales (CNES) – BPI 903

18, avenue Édouard Belin

31400 TOULOUSE Cedex 9 - FRANCE

AFTN : LFIAZSZX

E-mail : fmcc@cnes.fr

FAX : +33 (0)5 61 27 48 78

Operations Center (24/7)

Responsible Offices :

French Civil Aviation Directorate and General Directorate of Maritime Affairs, Fishery and Aquaculture

← 3.6.5.2d) Autotest, Maintenance

← Les autorités de surveillance, les constructeurs de balise et les fabricants d'aéronefs déterminent les tests à réaliser (types de tests, conditions, fréquences). Se reporter notamment aux manuels d'utilisation de la balise, aux documents des fabricants d'aéronefs et au document AESA référencé « SIB EASA n° 2019-09R1 du 11 septembre 2019 ». En cas de doute, se rapprocher de l'autorité nationale de surveillance française (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – DSAC).

Ces tests doivent être réalisés sans générer d'impact sur les organismes de coordination SAR et les organismes ATS .

En conséquence, il est **strictement interdit** de tester l'émission 406 MHz des balises en mode opérationnel afin que celle-ci ne soit pas considérée comme une détresse réelle.

Autotest

Seule l'utilisation du dispositif intégré d'autotest (ou self-test) est autorisée dans les limites recommandées par le fabricant de balise pour ne pas impacter la durée de vie de la batterie. Cet autotest permet de vérifier le fonctionnement interne de la balise et de valider sa capacité d'émission sur 406 MHz : le signal est envoyé au système COSPAS SARSAT mais n'est pas considéré comme une détresse. Il permet également de tester la capacité de transmission sur 121,5 MHz en émettant « 3 sweeps » sonores d'une durée maximale de 1,5s. Pour des informations détaillées, se référer au site internet de COSPAS/SARSAT : <https://www.cospas-sarsat.int> ainsi qu'au document EUROCAE ED-62B.

Maintenance :

Les autres fonctionnalités de la balise, notamment sa capacité de déclenchement automatique (pour l'ELT), sont testées lors des opérations de maintenance par des ateliers spécialisés.

Lors de ces opérations, des mesures d'atténuation du signal doivent être prises afin de ne pas monopoliser inutilement les ressources des services SAR.

Pour plus d'informations concernant les opérations de maintenance, se reporter aux directives de l'AESA et de la DSAC.

En cas d'émission accidentelle (fausse alerte) à la suite d'une mauvaise manipulation de la balise, même en cas de doute, prévenir immédiatement l'ARCC Lyon au 191 et l'organisme ATS le plus proche afin d'éviter de déclencher des opérations SAR sur des fausses alertes.

3.6.5.2d) Self-Testing, Maintenance

Oversight authorities, beacon manufacturers and aircraft manufacturers determine the tests to be carried out (types of tests, conditions, frequencies). Refer in particular to the beacon user manuals, aircraft manufacturers' documents and the EASA document referenced "SIB EASA No. 2019-09R1 of 11 September 2019". In case of doubt, contact the French National Oversight Authority (French Civil Aviation Safety Directorate – DSAC).

These tests must be conducted without impacting the RCC and ATS services .

As a result, it is **strictly forbidden** to test the 406 MHz transmission of beacons in operational mode so that it is not considered as a real distress.

Self-Testing

Only the use of the built-in self-test device is permitted. within the limits recommended by the beacon manufacturer so as not to impact the life of the battery. This self-test verifies the internal functioning of the beacon and validates its transmission capacity on 406 MHz: the signal is sent to the COSPAS SARSAT system but is not considered as a distress. It also allows to test the transmission capacity on 121.5 MHz by emitting "3 sound sweeps" of a maximum duration of 1.5s. For detailed information, refer to the COSPAS/SARSAT website: <https://www.cospas-sarsat.int/fr/> and EUROCAE document ED-62B

Maintenance:

The other functionalities of the beacon, including its automatic triggering capability (for the ELT), are tested during maintenance operations by specialized workshops.

During these operations, signal attenuation measures must be taken to avoid unnecessary monopolization of SAR resources.

For more information on maintenance operations, please refer to the EASA and DSAC guidelines.

In the event of an accidental transmission (false alert) due to improper handling of the beacon, even in case of doubt, immediately notify the ARCC Lyon on 191 and the nearest ATS service in order to avoid triggering SAR operations on false alerts.

← 3.6.5.2e) Recyclage, transport

← Votre balise n'est pas avionnée : si vous souhaitez la stocker, la transporter, l'expédier, ou la recycler, vérifiez que votre balise est éteinte et **retirez la batterie** du corps de la balise pour éviter que celle-ci ne se déclenche

3.6.5.2e) Recycling, transport

Your beacon is not installed on aircraft: if you want to store, transport, ship, or recycle it, make sure your beacon is turned off and **remove the battery** from the body of the beacon to prevent it from being triggered

← 3.6.5.2f) Alarme intempestive

← Chaque année, plusieurs centaines de balises sont déclenchées sans détresse réelle. Ces fausses alertes impactent lourdement les services en charge de secourir les usagers.

← Chaque usager peut aider à réduire ces fausses alertes en adoptant les bonnes pratiques décrites plus haut.

← En cas de fonctionnement intempestif, ou de doute (par exemple en cas d'atterrissage dur ayant déclenché l'ELT ou mauvaise manipulation, même quelques secondes) :

- arrêter immédiatement l'émission de la balise (lorsque celle-ci est accessible) ;

- afin d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés, il convient de signaler **sans délai** cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CRNA via le BTIV, APP ou TWR) **ET** d'en informer simultanément l'ARCC Lyon en composant le 191.

3.6.5.2f) False alarm signals

Every year, several hundred beacons are triggered without any real distress. These false alarms have a heavy impact on the services in charge of rescuing users.

Each user can help reduce these false alarms by adopting the good practices described above

In case of untimely operation, or in case of doubt (e.g. in case of hard landing having triggered the ELT or wrong handling, even for a few seconds):

- immediately stop the beacon emission (in the case of an accessible beacon);

- in order to avoid unnecessary search operations, **immediately** notify the appropriate air traffic unit (ATS, CRNA via BTIV, APP, TWR) **AND** at the same time, contact ARCC Lyon by calling 191.

3.6.5.3 Communications de détresse/urgence**3.6.5.3a) Définitions**

- Détresse : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;
- Urgence : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

3.6.5.3b) Message de Détresse / Urgence

Un message de détresse ou d'urgence comprend :

1. le signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY, ou d'urgence PAN PAN, prononcé, dans toutes les langues comme l'expression française "m'aider" ou "panne panne", répété de préférence trois fois ;
2. puis, si possible dans l'ordre :
 - le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
 - l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - la nature du cas de détresse ou d'urgence ;
 - la position, le niveau et le cap ;
 - les intentions du commandant de bord.

3.6.5.3c) Fréquences à utiliser

- Message de détresse ou d'urgence : fréquence air-sol en cours d'utilisation.
 - Message de détresse : peut-être émis sur la fréquence 121,5 MHz ou sur toute autre fréquence du service mobile aéronautique ou maritime si nécessaire ou souhaitable.
- 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.

FRÉQUENCES UTILISABLES - USABLE FREQUENCIES			
Fréquence - Frequency	de Route - in Route	121.5 MHz	2 182 kHz (1)
Utilisation normale	Liaison Air/Sol	Détresse internationale	Internationale Maritime
Normal use	Ground / Air contact	International Distress	Maritime International

(1) Silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 / *International Silence: H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33*

3.6.5.3d) Imposition du silence

- Lors d'un appel de détresse, le silence peut être imposé suite au message :
- Arrêtez toutes transmissions - MAYDAY**
- Lorsque la phase de détresse prend fin, fin du silence par le message :
- Trafic de détresse terminé.**

3.6.5.3e) Accusé de réception d'un message de détresse ou d'urgence

SI LA STATION A LAQUELLE S'ADRESSE LE PILOTE N'ACCUSE PAS RECEPTION DU MESSAGE DE DETRESSE OU D'URGENCE, TOUTE AUTRE STATION ACCUSE RECEPTION ET PORTE ASSISTANCE.

3.6.5.3f) Transmission d'un message « Vol normal »

En application des dispositions SERA 10001 du Règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié, afin d'assurer une mise en œuvre efficace du service d'alerte, les aéronefs dotés de moyens appropriés de communications radio bilatérales qui bénéficient de ce service transmettent un compte rendu pendant la période de 20 à 40 minutes qui suit le dernier contact (quelle qu'ait été la raison de ce contact) simplement pour indiquer que le vol progresse conformément au plan de vol ; ce message comprendra l'identification de l'aéronef et les mots « vol normal ».

3.6.6 PROCÉDURES ET SIGNAUX UTILISÉS**3.6.6.1 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL / AIR**
(Source : Annexe 12 OACI)**3.6.5.3 Distress / emergency communications****3.6.5.3a) Definitions**

- Distress : condition featured by the threat of a severe and impending danger and requiring an immediate assistance ;
- Emergency : condition concerning the safety of an aircraft or any other vehicle, or safety of any people being on - board, but not requiring immediate assistance.

3.6.5.3b) Distress / Emergency Messages

A distress or emergency message includes :

1. the radiotelephony distress signal MAYDAY, or the radiotelephony emergency signal PAN PAN, pronounced in all areas as the French expression "m'aider" or "panne panne", repeated preferably three times ;
2. then, if possible in the following order :
 - name of the station to which the message is addressed (available time and circumstances permitting) ;
 - aircraft call sign ;
 - distress or emergency type ;
 - position, level and heading ;
 - intentions of aircraft captain.

3.6.5.3c) Frequency to be used

- Distress or Emergency Message : operating air-ground frequency.
 - Distress message : may be transmitted on frequency 121.5 MHz or on any other frequency of the Aeronautical or Maritime Mobile Service if necessary or desirable.
- The air navigators should rather forecast actions to take, for transmission of emergency or distress messages or signals, or for activation of required SSR mode and code if necessary and depending on the available airborne equipment for any route segment.

3.6.5.3d) Imposition of silence

- For a distress call, the silence can be required after the message :
- Stop transmitting- MAYDAY**
- When the distress phase is over, end of silence by the following message :
- Distress traffic terminated.**

3.6.5.3e) Acknowledgement of a distress or emergency message

IF THE STATION CALLED BY THE PILOT DOES NOT ACKNOWLEDGE THE DISTRESS OR EMERGENCY MESSAGE, ANY OTHER STATION SHALL ACKNOWLEDGE AND GIVE ASSISTANCE.

3.6.5.3f) Transmission of "Operations normal" message

Pursuant to the SERA 10001 provisions of the amended Implementing Regulation (UE) NR 923/2012 in order to ensure the effective implementation of the alerting service, aircraft equipped with suitable two-way radio-communications which benefit from this service shall report during the period 20 to 40 minutes following the time of the last contact, whatever the purpose of such contact, merely to indicate that the flight is progressing according to plan, such report to comprise identification of the aircraft and the words "Operations normal".

3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED**3.6.6.1 GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE**
(Source : Annex 12 ICAO)

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>	↑

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

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Opérations terminées <i>Operation completed</i>	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants <i>We have found all personnel</i>	<u>LL</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>	NN

3.6.6.2 CODES 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,
- pendant la 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.

3.6.6.2 AIR TO GROUND SIGNALS CODE

(Source : Annex 12 ICAO)

The following signals done by an 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.

PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE
Rescue Coordination Plan

