

GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE

SEARCH AND RESCUE

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

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

3.6.1.1 Textes de référence

Les services de recherche et de sauvetage en Nouvelle-Calédonie 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 9673 Plan de navigation aérienne - Région Asie-Pacifique (Basic ANP and Facilities and Services Implementation Document),
- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales (PAC 11.1.1),
- 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.

Documentation nationale :

- Code de la sécurité intérieure, article D766-7 et D742-18.
- 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 Centre Secondaire de Sauvetage (ARSC) de Nouméa La Tontouta

La Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie est chargée du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) dans les limites du secteur Nouvelle-Calédonie, en collaboration étroite avec les Forces Armées de Nouvelle-Calédonie. Elle est en outre en charge de la coordination générale et de la conduite des moyens aériens pour les parties terrestres de sa zone de responsabilité.

A cet effet, un Centre Secondaire de Sauvetage (ARSC) est constitué au sein de l'Organisme Navigation Aérienne de Nouméa La Tontouta. Il exerce ses missions par délégation de l'ARCC de Nandi (Fidji), dans la limite du secteur d'information de vol de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'annexe D de la lettre d'accord signée le 30 avril 2019 entre le SNA-NC et Fidji Airport Limited.

3.6.1.1 Applicable documents

In New Caledonia, Search and Rescue 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 9673, Air navigation plan - Asia and Pacific Regions (Basic ANP and Facilities and Services Implementation Document),*
- *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.

National documentation :

- *Internal security code, article D766-7 and D742-18.*
- *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 Aeronautical Rescue Secondary Centre (ARSC) of Noumea La Tontouta

The Civil Aviation Authority in New Caledonia (DAC-NC) is in charge of triggering and stopping search and rescue operations for aircraft in distress (SAR) in the limits of New Caledonia sector, in close cooperation with Force Navy of New Caledonia. It is also in charge of the general coordination and the conduct of air facilities for land parts of its area of responsibility.

For this purpose, an Aeronautical Rescue Secondary Centre (ARSC) is set up at the Air Navigation unit of Nouméa La Tontouta. It carries out its mission by delegation from Nandi ARCC (Fidji), in the limit of flight information sector of New Caledonia, in accordance with Annex D of the letter of agreement signed April 30th, 2019 between SNA-NC and Fidji Airport Limited.

Adresse / Address : Organisme Navigation Aérienne Nouméa La Tontouta
Centre Secondaire de Sauvetage
BP 37 - 98840 Aéroport de NOUMEA LA TONTOUTA
NOUVELLE-CALEDONIE

E-mail : dac-nc-sna-sar@aviation-civile.gouv.fr

TEL : +687 35 24 22

FAX : +687 35 24 23

Adresse SFA (AFS) : NWWWYCYX

3.6.2 ZONE POUR LAQUELLE LES SERVICES SONT FOURNIS

3.6.2 AREA FOR WHICH SERVICES ARE PROVIDED

Dans la région SRS (Search and Rescue Sub-Region) Nouvelle-Calédonie, située dans la SRR (Search and Rescue Region) Nandi, la coordination des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs est assurée par l'ARSC Nouméa La Tontouta (cf. carte « plan de coordination de sauvetage »).

In the SRS region (Search and Rescue Sub-Region) New Caledonia, located in the SRR (Search and Rescue Region) Nandi, the coordination of search and rescue operations of aircraft is ensured by the ARSC Nouméa La Tontouta (cf. chart "rescue coordination plan").

3.6.3 TYPES DE SERVICES ET MOYENS AERIENS

Les détails sur l'emplacement et les coordonnées de l'ARSC Nouméa La Tontouta sont mentionnés ci-après.

D'une manière générale, les moyens concourant aux missions SAR sont d'un type couramment utilisé par l'administration nationale dont ils relèvent (avions - hélicoptères - navires ou vedettes de sauvetage). Leurs caractéristiques de base (rayon d'action - capacité de chargement) sont dans bien des cas supérieures à celles recommandées par l'OACI.

3.6.3 TYPES OF SERVICE AND AIR FACILITIES

ARSC Nouméa La Tontouta location and contact details are given below.

In general, the aeronautical and maritime SAR facilities employed in SAR operations are those commonly used by ministries on which they depend (planes, helicopters, rescue ships or rescue speedboats). Their basic features such as range or load are superior to those recommended by the ICAO.

Moyens aériens Air facilities	Alerte Alert	Rayon d'action Range of action	Performances Performances	Appartenance Affiliations
Semi spécialisé / Semi-specialized				
Guardian x 2	H24	800 NM entre 40° et 50° sur zone <i>between 40° and 50° on area</i>	VP (crois) = 420 kt VM (rech) = 220 kt Aut = 4 h 30 - 5 h 30	Forces Armées Nouvelle-Calédonie
CASA x 2	H24	700 NM	VP = 200 kt Aut = 7 h	Forces Armées Nouvelle-Calédonie
Puma x 3	H24	120 NM	VP = 120 kt Aut = 2 h	Forces Armées Nouvelle-Calédonie
Occasionnel / Occasional				
AS350 x 2	H24	de jour : jusqu'à 12 NM des côtes ; de nuit : selon conditions météo et éclairage de la zone. <i>by day : up to 12 NM from the coast ; by night : depending on weather conditions and lighting in the area.</i>	VP = 110 kt	SAG
EC135	HJ <i>Daytime only</i>	250 NM 100 NM des côtes délai de décollage : 30' <i>100 NM from the coast TKOF time : 30'</i>	VP = 125 kt Aut = 2 h + 30' de réserve <i>Aut = 2 h + 30' of reserve</i>	DSCGR

3.6.4 ACCORDS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Une lettre d'accord a été signée entre le SNA-NC et les Fidji. Son but est de permettre une coordination et une coopération aussi étroites que possible entre les organismes de Recherches et de Sauvetage concernés afin d'assurer aux opérations SAR, dans les régions frontalières voisines, toute l'efficacité nécessaire.

3.6.4 SEARCH AND RESCUE AGREEMENTS

A letter of agreement has been signed between SNA-NC and Fidji. 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.

3.6.5 CONDITIONS D'UTILISATION

3.6.5 CONDITIONS OF USE

3.6.5.1 Contact téléphonique BRIA

Le numéro du BRIA (+687 35 24 22) est un numéro d'appel, 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.

3.6.5.1 BRIA telephone contact

The BRIA contact (+687 35 24 22) is a telephone number, which can be used 24 hours a day and 7 days a week.

It can be used by any user in a distress situation, by any direct witness of an aircraft accident, or by anyone concerned about the disappearance of an aircraft and its occupants.

3.6.5.2 Balises de détresse 406 MHz

Une balise de détresse 406 MHz, est un émetteur radio qui peut être activé automatiquement ou manuellement dans une situation d'urgence afin de demander de l'aide aux autorités de sauvetage.

L'aéronef peut être équipé d'une ou plusieurs ELT, et / ou d'une ou plusieurs PLB.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de balises de détresse doit les déclarer dans le Registre Français des Balises de Détresse (RFBD). 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 ainsi que la description des informations relatives à l'aéronef dans le champ « Remarques » (immatriculation, couleurs, aérodrome de base,...).

COSPAS-SARSAT ne détecte plus les fréquences 121,5 MHz ou 243 MHz. Celles-ci ne peuvent être reçues que par : les services ATS qui veillent ces fréquences, un autre aéronef ou les sauveteurs (équipés pour le homing).

Une balise 406 MHz envoie un signal vers des satellites, traité par les services de secours, lorsqu'elle est déclenchée en cas d'urgence. Lorsque l'usager active certains dispositifs d'essai de sa balise, celle-ci se met en marche mais son signal n'est pas traité par les services de secours. Certaines peuvent être activées manuellement, d'autres le sont automatiquement dans certaines circonstances (ainsi les ELT/AF peuvent se déclencher automatiquement en cas de choc, de chute ou de collision par exemple).

3.6.5.2 Emergency beacons operating on 406 MHz

An emergency 406-MHz beacon is a radio transmitter that can be activated automatically or manually to summon assistance from government authorities.

An aircraft may be equipped with one or more ELT beacons and / or one or more PLB beacons.

The aircraft operator or the distress beacon owner must record its beacons in the French register of distress beacons (RFBD). In case of PLBs, the aeronautical use of the beacon must be indicated in the data base before flying. The information relating to the aircraft will be also described in RFBD data base in the field "Remarks" (registration, colours, base aerodrome...).

COSPAS-SARSAT does not monitor on 121.5 MHz or 243 MHz anymore. They are received only by : ATS services monitoring these frequencies, nearby aircraft or rescue personnel (equipped with homing device).

A 406-MHz beacon transmits a signal to satellites, processed by the emergency services, when it is activated in case of an emergency. When certain testing features are activated by the user, it is activated but its signal is not processed by the emergency services. Some beacons are designed to be manually activated, and some others are designed for automatic activation in certain circumstances (e.g., ELT/AF may be automatically activated by a physical shock, such as a crash).

3.6.5.2 a) 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 (cf. site internet du RFBD : <https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login>), 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 corréliser le code hexadécimal de la balise et son propriétaire.

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

L'efficacité des recherches est fortement dégradée en l'absence d'enregistrement, pour un enregistrement incomplet ou erroné des balises et des données associées. Par conséquent, l'enregistrement constitue une **opération obligatoire, essentielle et indispensable**.

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

Enregistrez votre balise ayant un code France métropolitaine ou Outre-Mer, en ligne à l'adresse suivante :
<https://registre406.cnes.fr>

3.6.5.2 a) 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 (cf website : <https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login>). 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 ID15 Hex and its owner.*

*The **data** provided **must be complete, accurate and up-to-date** particularly in the event of sale of the aircraft or the beacon.*

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

***Register your beacon, having a country code France or French overseas, online by visiting :**
<https://registre406.cnes.fr>*

3.6.5.2 b) Essais

Il est strictement interdit de tester les balises émettant sur 406 MHz en mode opérationnel.
Seule l'utilisation du dispositif intégré d'autotest équipant certaines balises 406 MHz est autorisée.
Les essais devront être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.
Pour des informations détaillées, contactez COSPAS/SARSAT, site internet :
<https://www.cospas-sarsat.int>

3.6.5.2 b) 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 authorized.
The tests shall be performed in compliance with the beacon user manual.
For further information, please do contact COSPAS/SARSAT web site :
<https://www.cospas-sarsat.int>*

3.6.5.2 c) 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.

3.6.5.2 c) 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.*

3.6.5.2 d) Centre de Contrôle de Mission Australien (AUMCC)

Le Centre de Contrôle de Mission Australien (AUMCC) est le centre de traitement des émissions de balise de détresse pour la zone Pacifique Sud-Ouest. Il retransmet les informations concernant la détection d'émission de balises vers le MRCC et l'ARSC.

3.6.5.2 d) Australian Mission Control Centre (AUMCC)

The Australian Mission Control Centre (AUMCC) is the distress beacon processing centre for the Southwest Pacific Data Distribution Region. It relays information concerning the detection of beacon transmissions to the MRCC and the ARSC.

3.6.5.2 e) Alarme intempestive

En cas de fonctionnement intempestif constaté :
- 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 Navigation aérienne de Nouméa La Tontouta via le BRIA.

3.6.5.2 e) False alarm signals

*When it is obvious that the beacon has emitted a false alarm :
- immediately stop the beacon emission (in the case of a beacon accessible on board) ;
- in order to avoid unnecessary search operations, immediately notify the air navigation unit of Nouméa La Tontouta via BRIA.*

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

3.6.5.3 Distress / emergency communications**3.6.5.3 a) 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.*

3.6.5.3 b) Message de Détresse / Urgence**3.6.5.3 b) Distress / Emergency Messages**

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.

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.

3.6.5.3 c) Fréquences à utiliser

3.6.5.3 c) Frequencies to be used

Le message de détresse ou d'urgence doit être émis par ordre de priorité :

- sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation ;
- sur la fréquence du SIV ou toute autre fréquence utilisée par l'organisme de contrôle ;
- sur 121,5 MHz (portée limitée).

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.

The distress or emergency message must be transmitted in order of priority :

- on operating air-ground frequency ;
- on FIC frequency or any other frequency used by the control unit ;
- on 121.5 MHz (limited range).

The air navigators should 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.

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

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

3.6.5.3 d) Imposition du silence

3.6.5.3 d) Imposition of 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.

- 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.

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

3.6.5.3 e) Acknowledgement of a distress or emergency message

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.

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

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

3.6.5.3 f) Transmission of "Operations normal" message

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 ».

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 ET SIGNAUX UTILISES

3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED

3.6.6.1 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL/AIR
(Source : Annexe 12 OACI)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>	↑

A 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)3.6.6.2 AIR TO GROUND SIGNALS CODE
(Source : Annex 12 ICAO)

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.

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.

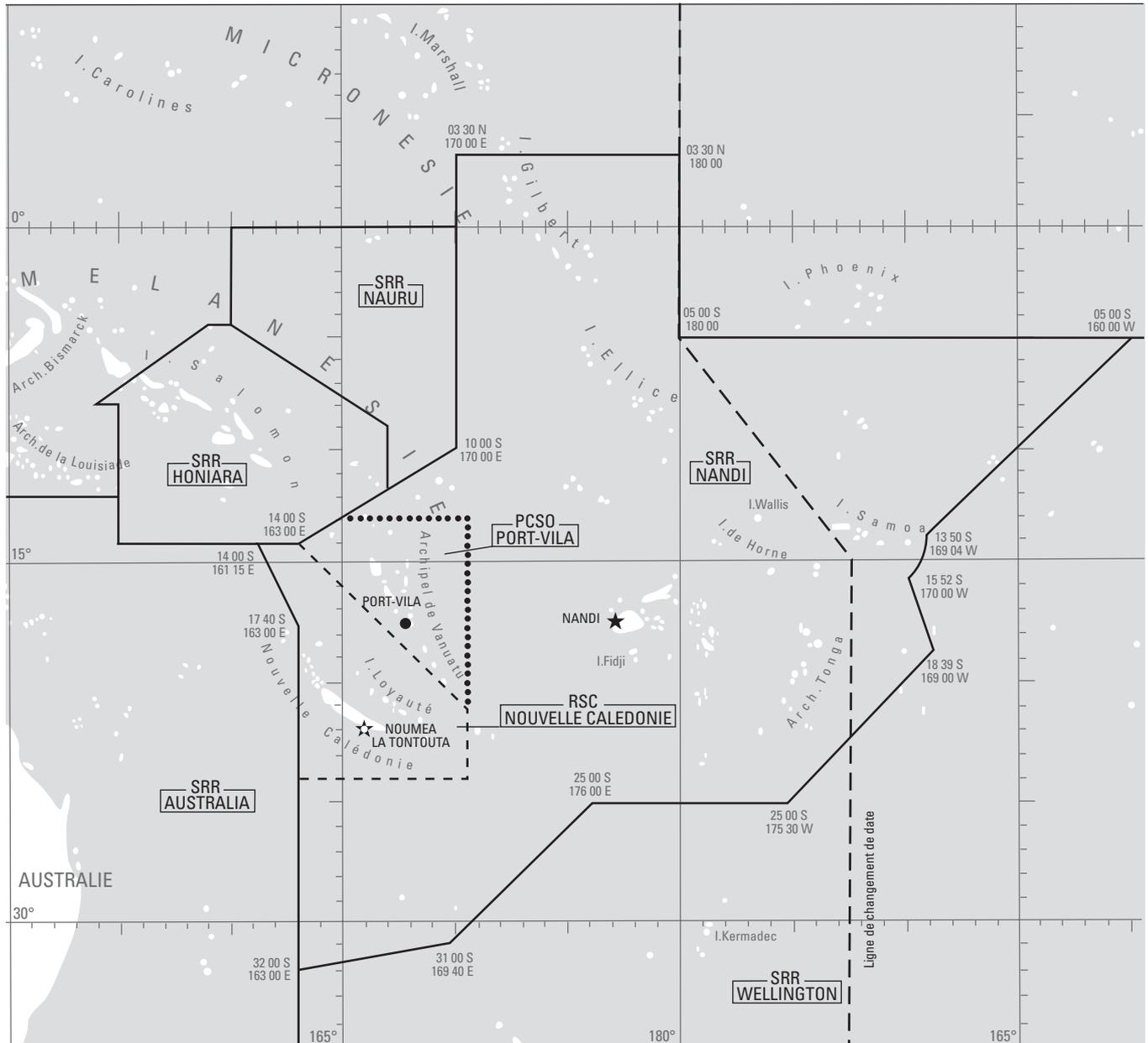
← 3.6.7 **PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE AUX ILES WALLIS ET
FUTUNA**

En cours de rédaction.

3.6.7 **RESCUE COORDINATION IN WALLIS AND FUTUNA ISLANDS**

Drafting under way.

PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE EN NOUVELLE-CALEDONIE
RESCUE COORDINATION PLAN IN NEW CALEDONIA



LEGENDE / LEGEND

- SRR Limites de région de recherche et sauvetage / Limits of search and rescue region
- - - Limites de région de centre secondaire de sauvetage / Limits of secondary rescue centre region
- Limites de région de coordination et sauvetage occasionnel / Limits of casual coordination and rescue region
- ★ RCC Centre de coordination de sauvetage / Rescue coordination centre
- ☆ RSC Centre secondaire de sauvetage / Rescue secondary centre
- PCSO Poste de coordination et sauvetage occasionnel / Casual coordination and rescue position