

GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE**SEARCH AND RESCUE****3.6.1 SERVICE RESPONSABLE**

Les services de recherches et de sauvetage en Polynésie française sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

En Polynésie Française, le service SAR est placé sous l'autorité du Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile.

Pour mener cette mission SAR, dans les limites de la FIR TAHITI, il dispose du Centre Conjoint de Coordination et de Sauvetage de Tahiti ou JRCC TAHITI.

3.6.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Le Service de Recherches et de Sauvetage est assuré dans les limites de la FIR TAHITI, par le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint Nom : JRCC TAHITI.

La région de Recherches et de Sauvetage de TAHITI (SRR) représente une superficie de 12 500 000 km² au sein de laquelle 4 terrains de déploiement permettent aux moyens aériens d'assurer la couverture SAR.

3.6.1 RESPONSIBLE SERVICE

Search and Rescue services of French Polynesia are organized according to standards and recommended practices of ICAO.

In French Polynesia, the SAR service is under the authority of the Director of Civil Aviation in French Polynesia.

To provide this SAR mission, within the TAHITI FIR boundaries, he has at its disposal the TAHITI Joint Rescue Coordination Center or TAHITI JRCC .

3.6.2 RESPONSIBILITY AREA

The Search and Rescue Service is provided, within the boundaries of the TAHITI FIR, by the Joint Rescue Coordination Center
Name : JRCC TAHITI.

TAHITI Search and Rescue Region (SRR) stretches over a surface area of 12 500 000 km² where four deployment airfields allow the air assets to ensure SAR covering.

Terrains de déploiement <i>Deployment airfield</i>	Distance en NM par rapport à TAHITI <i>Distance in NM from TAHITI</i>	Couverture SAR <i>Aircraft range/Time on target</i>	Carburant <i>Fuel</i>
		Gardian/ Guardian	Jet A1
TAHITI	—	800 NM/43' sur zone	X
RURUTU	309	800 NM/40' sur zone	X
NUKU HIVA	759	800 NM/50' sur zone	X
RIKITEA	892	800 NM/40' sur zone	X

3.6.3 TYPES DE SERVICES

a)

NOM / NAME :

JRCC TAHITI

Adresse postale / Postal address :

JRCC TAHITI
B.P. 9420 – 98716 PIRAE

Téléphone Urgences / Emergency :

16 ou / or (+689) 40 54 16 16

Information / Information :

(+689) 40 54 16 15

Immarsat C :

422 799 192

Adresse RSFTA (AFTN) :

NTAAYCYX

Courriel / email :

jrcc.tahiti@mer.gouv.fr

Site internet / Web site :

www.jrcc.pf

b)

REGION DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE :

SRR TAHITI

SEARCH AND RESCUE REGION :

TAHITI SRR

c)

SERVICE OU ORGANISME RESPONSABLE :

DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES, DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE (DGAMPA)

RESPONSIBLE SERVICE :

d)

COORDONNEES GEOGRAPHIQUES/ COORDINATES :

033000N – 1200000W, 033000N – 1450000W, 050000S – 1550000W,
050000S – 1570000W, 300000S – 1570000W, 300000S – 1200000W

e)

OBSERVATIONS/ REMARKS :

NIL

f)

MOYENS DE SAUVETAGE/ RESCUE FACILITIES :

CHAINES SAR Avion + HEL / SAR Units ACFT + HEL.

Services ou organisme <i>Service or organism</i>	Situation <i>Location</i>	Moyens <i>Facilities</i>	Observations <i>Remarks</i>
AIR ARCHIPELS	Aéroport de TAHITI FAA'A <i>TAHITI FAA'A Airport</i>	ACFT	MRG
	Iles MARQUISES <i>MARQUISES islands</i>	ACFT	SRG
Privés <i>Private</i>	Aéroport de TAHITI FAA'A <i>TAHITI FAA'A Airport</i>	ACFT	
Armée de l'Air et de l'Espace <i>French Air and Space Force</i>	Aéroport de TAHITI FAA'A <i>TAHITI FAA'A Airport</i>	ACFT	MRG
Marine Nationale <i>French Navy</i>	Aéroport de TAHITI FAA'A <i>TAHITI FAA'A Airport</i>	ACFT + HEL	MRG + HEL - L
Marine Nationale <i>French Navy</i>	Port de Papeete <i>Harbor of Papeete</i>	Bateaux <i>Boats</i>	
DDPC	Communes (HC) - <i>Cities</i>	Bateaux + Engins <i>Boats + Devices</i>	
Ministère de l'Equipeement <i>Ministry of Equipment</i>	Papeete	Bateaux + Engins <i>Boats + Devices</i>	
Armée de Terre <i>Army</i>	TAHITI	Troupes <i>Troops</i>	
Gendarmerie <i>Gendarmerie</i>	Polynésie <i>Polynesia</i>	Bateaux <i>Boats</i>	
Privés <i>Private</i>	Polynésie <i>Polynesia</i>	Bateaux + Engins <i>Boats + Devices</i>	

3.6.4 CONDITIONS D'UTILISATION

- a) Responsabilité
Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) implanté dans les locaux du commandant supérieur des forces armées à Arue à l'intérieur de sa Région de Recherches et de Sauvetage (SRR) est responsable :
- du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse,
 - de la conduite et la coordination générale des moyens aériens,
 - de la direction des opérations de recherches en SRR .
- b) Activation
Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) est activé en fonction des phases d'urgence déclenchées par le Chef de Tour du centre de Contrôle de TAHITI FAA'A (ACC TAHITI).
- c) Moyens aériens
Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) peut disposer de moyens aériens semi-spécialisés qui assurent l'alerte SAR H 24, complémentaires liés par conventions ou occasionnels. Les moyens aériens privés peuvent également intervenir dans les activités de recherches et sauvetage.
- En cas d'indisponibilité totale des moyens aériens semi-spécialisés basés à TAHITI supérieure à 12 heures, un aéronef de type Gardian basé en Nouvelle Calédonie assurera une alerte SAR à 4 heures à NOUMEA LA TONTOUTA pour une période maximale de 72 heures.
- Si le dysfonctionnement opérationnel de ces moyens aériens assurant l'alerte SAR à TAHITI perdure au-delà de 72 heures, un aéronef de type Gardian basé en Nouvelle Calédonie serait mis en place à TAHITI.

3.6.4 CONDITIONS OF AVAILABILITY

- a) Responsibility
TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) which is established in the premises of the Commander in Chief of the armed forces in Arue within its Search and Rescue Region (SRR), is responsible for:
- starting and stopping SAR operations,
 - conducting and coordination of all air assets,
 - direction of the search operations in SRR .
- b) Activation
TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) is activated according to emergency phases set off by the tower manager of TAHITI FAA'A control center (TAHITI ACC).
- c) Air assets
TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) can have at its disposal semi-specialized air assets, which ensure a H 24 SAR alert, complementary by agreement or occasional assets. Private air assets can also intervene in search and rescue activities.
- In case of a superior to 12 hours total unavailability of semi specialized air assets based in TAHITI, a Guardian type aircraft based in New Caledonia will ensure a SAR alert at 4 hours from NOUMEA LA TONTOUTA for a maximum period of 72 hours.
- If the operational malfunction of these aerial assets ensuring the SAR alert in TAHITI continues more than 72 hours, a Guardian type aircraft based in New Caledonia will be deployed at TAHITI.

Moyens aériens <i>Air assets</i>	Alerte <i>Alert</i>	Rayon d'action <i>Aircraft range</i>	Performances <i>Performance</i>	Appartenance <i>Owner</i>
← <u>Semi spécialisé</u> Triton F50M	H24	60' sur zone - 1000 NM	VP (cruise) = 400 kt VM (rech) = 210-280 kt Aut = 6h00	Militaire
← <u>Medium range</u> Triton F50M	H24	60' on target - 1000 NM	TAS (cruise) = 400 kt TAS (patrol) = 210-280 kt Endur = 6h00	Military
Twin Otter DHC6	sur demande	255 NM/275 NM	VP (cruise) = 100 - 170 kt Aut = 4h20 - 7h10 VP (cruise) = 110 kt Aut = 1h30 - 2h50	Compagnies aériennes locales
<i>Twin Otter DHC6</i>	<i>on request</i>	<i>255 NM/275 NM</i>	<i>TAS (cruise) = 100 - 170 kt Endur = 4h20 - 7h10 TAS (cruise) = 110 kt Endur = 1h30 - 2h50</i>	<i>Local airlines</i>
<u>Occasionnel</u> Gamme variée d'ACFT	sur demande	—	—	—
<u>Occasional</u> <i>Miscellaneous ACFT</i>	<i>on request</i>	—	—	—

d) Moyens de communication

Le centre de Coordination et de sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) dispose pour les besoins du service SAR, des moyens de communication suivants :

d) Communication facilities

TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) has at its disposal for the needs of SAR service the following communication means:

Situation <i>Location</i>	Exploitation		Observations <i>Remarks</i>
	Ouverture des réseaux COM / <i>Communications using</i>	Accès / <i>Possibilities</i>	
← JRCC TAHITI ACTIVE TAHITI JRCC ACTIVATED H24	Téléphones +689 40 54 16 16 / +689 40 54 16 15	Polynésie/ <i>Polynesia</i> Etranger/ <i>International calls</i>	Lignes OPT/ <i>OPT lines</i>
CCR	Platine Radio VHF/ <i>VHF radio</i> 121.5 MHz	Platine Radio HF/ <i>HF radio</i> 8867 kHz 13261 kHz 5680 kHz (SAR)*	Portée/ <i>Range</i> VHF Portée/ <i>Range</i> HF Portée/ <i>Range</i> HF Portée/ <i>Range</i> HF La veille d'une fréquence ou plus peut être assurée <i>One frequency or more can be monitored.</i>

* Utilisée pour les opérations et exercices SAR.

* Used for SAR operations and exercises.

e) Le système COSPAS SARSAT

Ce système international de localisation des détresses par satellites reçoit les émissions de radiobalises fonctionnant sur 406 MHz. Une station de réception des émissions de détresse se trouve à Toulouse :

Centre de Contrôle de Mission (M.C.C)

Adresse : Centre National d'études spatiales

18, Avenue Edouard Belin

31401 TOULOUSE CEDEX 4

SFA : LFIAZSZX

Téléphone : + 33 (0)5 61 27 46 36

Télécopie : + 33 (0)5 61 27 48 78

Service responsable :

Direction Générale de l'Aviation Civile

Horaires d'ouverture : H24.

e) COSPAS SARSAT system

This international emergency locator satellite system receive emergency beacon transmitting on 406 MHz. An emergency locator receiver is located at Toulouse:

Mission Control Center (M.C.C)

Address: Centre National d'études spatiales

18, Avenue Edouard Belin

31401 TOULOUSE CEDEX 4

SFA : LFIAZSZX

Telephone: + 33 (0)5 61 27 46 36

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

Managing service:

Civil Aviation Authority

Opening time: H24.

3.6.5 BALISES DE DETRESSE

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 ELT(1) sont codés en utilisant les protocoles de localisation normalisés ou protocole de localisation d'usager.

Les PLB(2) utilisées dans le domaine aéronautique sont exclusivement codées suivant le protocole de localisation normalisé.

(1) Emetteur de localisation d'urgence

(2) balise de localisation personnelle

1 TEXTES DE REFERENCE

1.1 Obligation d'emport des balises de détresse

- 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.

1.2 Codage et enregistrement des balises de détresse

- Arrêté du 15 avril 2009 relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse

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

- Fascicule P41-65 du GSAC « ADRESSE 24 BITS OACI, CODE SELCAL ET PROCEDURES LIEES AUX BALISES DE DETRESSE 406 MHZ », 2ème édition, juin 2009.

2 BALISES DE DETRESSE 406 MHZ

2.1 Codage des balises de détresse 406MHz

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. Toute nouvelle installation à compter du 1er juillet 2009 en Aviation Générale et à compter du 15 avril 2009 en Transport Public 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.

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 de la défense
329 pour la Guadeloupe
347 pour la Martinique
361 pour Saint Pierre et Miquelon
540 pour la Nouvelle-Calédonie
546 pour la Polynésie française
578 pour Wallis et Futuna
660 pour La Réunion et Mayotte
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).

3.6.5 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.

The ELTs(1) are coded by using the standard location protocols or user location protocols.

The PLBs(2) used in the aeronautical field are exclusively coded following the standard location protocol.

(1) Emergency Location Transmitter

(2) Personal Locator Beacon

1 TEXTS OF REFERENCE

1.1 The obligation of carrying emergency beacons

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

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

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

1.2 Coding and registering of the emergency beacons

- By-law dated the 15th of April 2009 on coding and registering of the emergency beacons

- By-law dated the 30th of June 2010 amending By-law dated the 15th April 2009 relating on coding and registering of the emergency beacons

- Handbook P41-65 of GSAC "ADRESSE 24 BITS OACI, CODE SELCAL ET PROCEDURES LIEES AUX BALISES DE DETRESSE 406 MHZ" (ICAO 24-BIT ADDRESS, SELCAL CODE AND PROCEDURES RELATED TO 406-MHz EMERGENCY BEACONS), 2nd release, June 2009.

2 EMERGENCY BEACONS OPERATING ON 406 MHZ

2.1 Coding of 406-MHz emergency beacons

The protocol selected by DGAC is the standard location protocol as defined in Appendix 1 of by-law dated the 15th April, 2009. Any new installation from July 1st, 2009 for general aviation and from April 15, 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 put up before July 1st, 2009 for general aviation will not be recoded.

Public transport aircraft operators, already equipped with 406 MHz ELTs (on April 15, 2009) not matchable with the standard localization protocol, are authorized to keep these emergency beacons. They will be recoded following the user protocol (as defined in Appendix 1 in By-law dated the 15th April, 2009) on July 1st, 2010 within. The emergency beacons matchable with the standard localization protocol shall be recoded with this protocol, on July 1st, 2010 within.

Both protocols (standard and user one) 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
540 for New Caledonia
546 for French Polynesia
578 for Wallis and Futuna Islands
660 for La Réunion and Mayotte
745 for French Guyana

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).

2.2 Enregistrement des balises de détresse 406 MHz

C'est une opération **obligatoire, essentielle et indispensable** afin de permettre aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage de faire 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 et de sauvetage d'effectuer un travail d'enquête et d'initier une opération de recherche et de sauvetage.

2.2.1 Procédure à suivre pour l'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.

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

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.

2.2.2 Comment s'enregistrer ?

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/enregistrement>

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 seront nécessaires lors de tout changement affectant l'un des champs complétés (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.

2.2.3 Registre National des Balises

La base de données d'enregistrement de balises 406 MHz (Registre National des Balises) doit être renseignée en temps réel de tout changement affectant une ELT, PLB.

Les situations suivantes nécessitent une mise à jour de la base :

- 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 se trouve la PLB.

3 ESSAIS BALISES DE DETRESSE 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 devront être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.

4 PEINES ENCOURUES POUR DECLenchement VOLONTAIRE DEBALISES DE DETRESSE 406 MHZ

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.

3.6.6 PROCEDURES ET SIGNAUX SAR**DETRESSE, URGENCE ET ASSISTANCE EN VOL****A REGLES ET PROCEDURES****1 SITUATION CONDUISANT A LA NOTION D'ASSISTANCE :**

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

2.2 406 MHz emergency beacons registration

This **mandatory, essential and absolutely** necessary operation enables the authorities in charge of search and rescue operations to provide 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 centers to perform investigation activities and start a search and rescue operation.

2.2.1 Registration procedure

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

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

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

2.2.2 How to register?

The emergency beacons transmitting on 406 MHz are registered on line (on the Internet) at the following address: <https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/enregistrement>

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-in fields (details on people to be notified, content of the "Comments" field).

The emergency point of contact requested upon registration must be one(s) who might give to a maximum 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.

2.2.3 National beacon register

Any change affecting an ELT, or a PLB must be recorded in real time in the national 406 MHz beacon registration database (National beacon register).

The database must be updated in the following situation :

- 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 one PLB can be used on several aircraft, all the registration numbers must be entered in the "Comments" field. The registration number entered in the "Registration number" field must exactly correspond to that of the aircraft in which the PLB is put up.

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 authorized.

The tests shall be performed in compliance with the beacon user manual.

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" 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 euros fine or only by one of these two penalties.

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

3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED**DISTRESS, EMERGENCY AND IN FLIGHT ASSISTANCE****A RULES AND PROCEDURES****1 SITUATION LEADING TO THE NOTION OF ASSISTANCE:**

Every pilot in command of an aircraft in difficulty must:

- 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).

2 DEFINITIONS :

2.1 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 d'assistance est engagée immédiatement et, dans toute la mesure du possible, quelles que soient les circonstances.

2.2 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 d'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 DECLARATION DE L'ETAT DE DETRESSE OU DE L'ETAT 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 d'alerte.
- l'état d'urgence peut conduire au déclenchement de la phase d'alerte.

4 ASSISTANCE :

4.1 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 l'assistance temporaire ou permanente d'un autre aéronef en vol.

4.2 L'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.

NOTA : ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie suivant l'évolution de la situation.

5 MOYENS SUSCEPTIBLES DE DIRIGER OU DE PARTICIPER A DES OPERATIONS D'ASSISTANCE :

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

6 REGLES A OBSERVER PAR LES COMMANDANTS D'AERONEF EN DIFFICULTE :

6.1 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.

6.1.1 Contact radio bilatéral air sol maintenu :

- émission d'un message de détresse ;
- émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :

- s'il s'agit d'un aéronef civil ; afficher sur le transpondeur le Code 7700 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC).

- be capable of assessing the degree of gravity of a situation according to circumstances;

- inform the traffic control organizations by appropriate messages or signals;

- of the consequences of this situation on the continuation of the flight;

- of the assistance desired.

Accordingly, pilots in command and traffic control organizations must make a distinction between a situation requiring immediate assistance (state of distress) and a worrisome situation (state of emergency).

2 DEFINITIONS:

2.1 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 has declared, or is assumed to be, in a state of distress, an operation of assistance is initiated immediately and, inasmuch as possible, whatever the circumstances.

2.2 State of emergency

An aircraft in flight is in a state of emergency when its safety or that of a person on board is threatened but without requiring immediate assistance.

An operation of assistance to an aircraft in a state of emergency can be initiated only upon request by the pilot in command and with the agreement of the person or organization providing this assistance.

3 DECLARATION OF THE STATE OF DISTRESS OR EMERGENCY:

The state of distress or emergency is declared by:

- the pilot in command of the aircraft in difficulty,
- the traffic control organizations or third parties when they assume that safety of an aircraft is threatened.

Regarding traffic control organizations:

- a state of distress necessarily entails initiation of the distress phase

- a state of emergency may lead to initiation of the alert phase.

4 ASSISTANCE:

4.1 An aircraft in a state of distress or emergency may require:

- sets of information to enable it proceeding with or interrupting the flight, in particular radio navigation or visual navigation data;

- interception and possible escort when the information transmitted by radio proves insufficient or when some maneuvers to be executed justify temporary or permanent assistance by another aircraft in flight.

4.2 Assistance consists in undertaking the following operations:

- communicating to the aircraft being assisted, with or without the participation of another aircraft, the information it requires to proceed with or interrupt its flight by helping it execute given maneuvers;
- having the aircraft intercepted by another aircraft and, if required, escorted up to landing in a location selected or dictated by circumstances.

NOTA: these operations are carried out in full or in part according to the evolution of the distress or emergency situation.

5 MEANS LIABLE TO DIRECT OR PARTICIPATE IN ASSISTANCE OPERATIONS

In particular, these means can include commercial or private aircraft upon their pilot in command's initiative, with the operator's approval if applicable.

6 RULES TO BE OBSERVED BY PILOTS IN COMMAND OF AIRCRAFT IN DIFFICULTY:

6.1 Course of action to be followed by pilots in command of aircraft to notify the distress state and obtain assistance:

The pilot in command of an aircraft in distress must apply the procedures detailed below, according to circumstances, to notify his difficulties and obtain assistance.

6.1.1 Two way radio contact held:

- transmission of a distress message;
- transmission of a distress signal by configuring the secondary radar as follows:

- in case of a civil aircraft; display on the transponder the Code 7700 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC).

- s'il s'agit d'un aéronef militaire sur mode 3 code 7700 EMERGENCY. - 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 (1). (1) Aéronef d'interception et/ou d'escorte.	- in case of a military aircraft, mode 3 code 7700 EMERGENCY. - indication of the nature of the danger and the nature of the assistance required; - transmission of the acknowledgement of the reply transmitted by the organization or aircraft required; - application of the directives transmitted by the assisting organization or aircraft (1). (1) Intercepting and/or escorting aircraft.
6.1.2 Contact radio bilatéral air sol non établi :	6.1.2 Two way radio contact not established:
6.1.2.1 Application de la procédure d'interruption de communication air sol si les règles de l'air l'y obligent.	6.1.2.1 Application of the air ground communication interruption procedure if air regulations so require.
6.1.2.2 Emission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire : - s'il s'agit d'un aéronef civil ; afficher sur le transpondeur le Code 7700 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC). - s'il s'agit d'un aéronef militaire sur mode 3 code 7700 EMERGENCY, 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.	6.1.2.2 Transmission of a distress signal by configuring the secondary radar as follows: - in case of a civil aircraft; display on the transponder the Code 7700 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC). - in case of a military aircraft, mode 3 code 7700 EMERGENCY, with execution if possible of a distress triangle to alert control centers: - left hand circuit in case of total on board radio failure; - right hand circuit in case of on board radio transmission failure.
6.1.2.3 Exécution en cas d'interception, des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.	6.1.2.3 In case of interception, execution of the regulatory visual signals and application of the directives given by the assisting aircraft.
6.2 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.	6.2 Course of action to be followed by pilots in command of aircraft to notify the state of emergency and obtain assistance if required: The pilot in command or an aircraft in a state of emergency must apply the procedures detailed below, according to circumstances, to notify his difficulties and obtain assistance if required.
6.2.1 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.	6.2.1 Two way radio contact held: - transmission of an emergency message; - transmission of a message requesting assistance, with indication of: - the nature of the danger; - the nature of the assistance desired. - transmission of acknowledgement of the reply transmitted by the organization or aircraft providing the assistance; - application of the directives transmitted by the assisting organization or aircraft.
6.2.2 Contact radio bilatéral air sol non établi : - émission d'un signal d'urgence, s'il s'agit d'un aéronef en CAG ; afficher sur le transpondeur le Code 7600 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC). - application de la procédure d'interruption des communications air sol si les règles de l'air l'y obligent; - exécution en cas d'interception des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant. (1) Ou autre code prévu à cet effet dans les AIP.	6.2.2 Two-way radio contact not established: - transmission of a distress signal in case of a general air traffic aircraft ; display on the transponder the Code 7600 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC). - applications of the air ground communication interruption procedure if air regulation so require ; - in case of interception, execution of the regulatory visual signals and application of the directives given by the assisting aircraft. (1) Or other code indicated for this purpose in the AIP.
6.3 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.	6.3 Course of action to be followed by the pilot in command during assistance: In as much as possible, the aircraft being assisted must: - comply with the directives given by the assisting control organization or aircraft ; - keep monitoring the frequency of the last radio contact ; - reply to the regulatory visual signals.
6.4 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.	6.4 Interruption of assistance: Outside cases of imperious necessity, the assistance operation is interrupted only upon request by the pilot in command of the assisted aircraft or upon completion of the assistance.
7 REGLES A OBSERVER POUR LES AERONEFS ASSISTANTS	7 RULES TO BE OBSERVED BY THE ASSISTING AIRCRAFT
7.1 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 ;	7.1 Course of action to be followed by an assisting aircraft guided from the ground: The aircraft must: a) comply with the instruction given by the control organization directing the assistance operation. b) notify visual sighting of the assisted aircraft, c) right upon sighting, request from the assisted aircraft: - to switch on all visual aids at its disposal (landing lights, cabin lighting, position lights, flares, etc...) if required,

- 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 définies en annexe 4. e) assurer l'anticollision avec l'aéronef assisté qu'il a en vue.	- to reply to regulatory interception signals, if applicable in the absence of radio contact, d) carry out escort in compliance with the standards defined in annex 4 e) ensure collision avoidance with the assisted aircraft in sight.
7.2 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 7.1.	7.2 Course of action to be followed by an assisting aircraft not guided from the ground: This aircraft must: a) inform the control organization with which it is in normal radio contact and comply, if applicable, with the instructions given by this organization under air traffic control procedures, b) interrogate and escort the assisted aircraft according to the directives indicated in sub paragraphs 7.1 c,d and e above.
7.3 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.	7.3 Interruption of assistance: Outside cases of imperious necessity, the assistance operation is interrupted only upon request by the pilot in command of the assisted aircraft or upon completion of the assistance.
8 REGLES A OBSERVER PAR LES COMMANDANTS D'AERONEFS	8 RULES TO BE OBSERVED BY THE PILOTS IN COMMAND OF AIRCRAFT
8.1 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 doit, à moins qu'il ne soit dans l'impossibilité de le faire, ou qu'il estime, suivant les conditions dans lesquelles il se trouve, inutile 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 de TAHITI FAA'A (TAHITI ACC) qui avise à son tour le centre de coordination et de sauvetage conjoint (JRCC TAHITI) ; - 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 du JRCC ou de tout autre organisme qui lui est désigné. Si aucune communication n'a pu être établie avec le JRCC ou autre organisme par le commandant d'aéronef arrivé le premier sur les lieux, celui-ci dirige les opérations de tout aéronef 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.	8.1 Who witness a situation endangering persons: When the pilot in command of an aircraft witnesses a situation endangering persons, he must carry out the actions described below unless they prove impossible or unless he estimates these useless according to existing circumstances: - remain in sight of the location concerned as long as he can or as long as he considers it necessary; - notify or have someone notified: - the regional control centre of TAHITI FAA'A (TAHITI ACC) which, in turn, notifies the joint rescue and coordination centre (JRCC TAHITI); - the nearest control organizations by the fastest possible means, - transmit as much information as possible to the organization thus contacted, notably: - the type, identification and condition of the aircraft or ship and/or the number and condition of the persons sighted, - the position and time of observation of the accident or distress situation, - the means enabling to identify the location of the accident or distress situation, - comply with the directives given by the JRCC or any other designated organization. If the pilot in command of the first aircraft to reach the location has not been able to establish communication with the JRCC or any other organization, he shall direct operations of all aircraft arriving after him until he transfers, by common agreement, this responsibility to the authority or aircraft best suited to assume it according to the circumstances. This situation shall be clearly accepted by the recipient.
8.2 Ayant connaissance :	8.2 Who becomes aware:
8.2.1 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 : - aviser ou faire aviser de la situation l'organisme de contrôle approprié (Cf paragraphe 8.1) 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 de contrôle nécessaire ; - s'il le juge possible, se conformer aux directives du centre de coordination et de sauvetage conjoint ou de l'organisme de contrôle approprié.	8.2.1 Of a distress message or signal: When the pilot in command of an aircraft intercepts a distress message or signal or becomes aware of it by any means, he must carry out the actions described below while complying with the telecommunication procedures in force: - notify or have someone notify the appropriate control organization (see para 8.1) and communicate all information enabling to provide assistance; - If he deems it useful and reasonable, move toward the distress location, if applicable after obtaining of the necessary traffic control authorizations and instructions ; - if he deems it possible, comply with the directives given by the joint coordination and rescue center or the appropriate control organization.
8.2.2 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 8.1). 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 Standardised European Rules of the Air (SERA).	8.2.2 Of a request for assistance by a message or a "visual" signal: When the pilot in command of an aircraft intercepts a request for assistance by means of a message or a visual signal, or becomes aware of such a request by any other means, he must notify the appropriate control or search and rescue organization (see paragraph 8.1) as quickly as possible. If he decides to provide assistance himself, he informs accordingly the above organization with all due diligence. Inasmuch as possible, he complies with the directives which may be given him. NOTE: see the Standardized European Rules of the Air (SERA). for any other information.

B COMMUNICATIONS (Dispositions particulières) :

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence normale de contact air sol désignée, la transmission du message aura lieu sur toute autre fréquence listée dans le tableau ci-après mais de préférence sur la fréquence 121,5 MHz. La nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef émettra devra être indiquée au préalable.

Si les circonstances le permettent, en cas de survol de l'eau à grande distance, et si la station d'aéronef est équipée en conséquence, le message sera également émis sur la ou les fréquences maritimes appropriées (Cf. tableau ci-après) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient à proximité. Dans ce cas, le message sera précédé, dans toute la mesure du possible, du signal automatique d'alarme spécifié, et séparé de la fin de ce signal 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 - SILENCE DETRESSE» (1).

Lors de la cessation de l'état de détresse, émettre sur la fréquence utilisée le message : «SILENCE FINI».

(1) La réglementation française relative à la procédure d'imposition du silence est différente des dispositions de l'OACI, mais est conforme au règlement des radiocommunications de l'UIT (Cf. rubrique GEN 1.7 : différences entre la réglementation française et l'annexe 10 de l'OACI).

1 RECEPTION DE SIGNAUX DE RADIOBALISES DE DETRESSE**ALARMES INTEMPESTIVES - RECOMMANDATIONS****1.1 RAPPEL DES CAUSES D'ALARMES INTEMPESTIVES**

- 1.1.1** 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).
- 1.1.2** Armement accidentel de la radiobalise sur "MANUEL" (ex. : maintenance, réparations sur aéronefs).
- 1.1.3** Mauvais état général de la radiobalise : circuits, contacts (suivi et entretien insuffisants).
- 1.1.4** Tests d'émission non autorisés (méconnaissance des règlements).

1.2 RECOMMANDATIONS POUR REDUIRE LE TAUX D'ALARMES INTEMPESTIVES**1.2.1 La radiobalise est en service :**

- 1.2.1.1** AVANT LE VOL, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur "AUTOMATIQUE" (check list).
- 1.2.1.2** 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).
- 1.2.1.3** CALER LE RECEPTEUR VHF DE L'APPAREIL SUR 121.5 MHz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission :
 - SYSTEMATIQUEMENT :
 - . après la mise en route du moteur,
 - . après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,
 - . à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur.
 - AUSSI SOUVENT QU'IL SERA NECESSAIRE AU COURS DU VOL, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise (cf. 1.1.).

1.2.1.4 EN CAS DE FONCTIONNEMENT INTEMPESTIF CONSTATE :

- Si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent : cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.
- Si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple)
 - . au sol : demander l'aide d'une personne compétente qui puisse accéder à la radiobalise, vérifier le positionnement de l'interrupteur, et le cas échéant, le basculer sur "ARRÊT", signaler le fait à la tour de contrôle d'aérodrome,
 - . en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.
- . Toutes les fois que les vibrations excessives d'un moteur ou d'un rotor (hélicoptères) peuvent provoquer le déclenchement de la radiobalise.

1.2.2 La radiobalise n'est pas en service :

- 1.2.2.1** Radiobalise hors service. Intervention du personnel d'entretien :
 - faire placer sur la balise de détresse ou sur la commande de contrôle à distance (tableau de bord) un cache protecteur empêchant toute mise en fonctionnement fortuite ;

B COMMUNICATION (Special arrangements):

If the aircraft cannot establish communication on the normal air ground frequency designated, the message is to be transmitted on any other frequency listed in the table below but on 121,5 MHz preferably. The new frequency on which the aircraft will be transmitting shall be indicated previously.

In case of long range overwater flying, circumstances permitting and if the aircraft station is equipped accordingly, the message will also be transmitted on the appropriate maritime frequency or frequencies (see table below) in order to alert ship and coastal stations situated nearby. In such a case and inasmuch as possible, the message will be preceded by the specified automatic alarm signal and separated from the end of this signal by a two minute interval.

If required, impose silence by sending "QRT SOS" (morse) or transmitting "SILENCE MAYDAY - SILENCE DISTRESS" (1).

When the distress situation is over, transmit message "END SILENCE" over the frequency.

(1) French regulations relative to the silencing procedure differ from the ICAO stipulations but comply with the IUT radiocommunication regulations (see section GEN 1.7 differences between French regulations and ICAO annex 10).

1 RECEPTION OF SIGNALS FROM DISTRESS BEACONS**FALSE ALARM SIGNALS - RECOMMENDATIONS****1.1 RECALL OF THE FALSE ALARM CAUSES**

- 1.1.1** Shocks, accelerations and decelerations "out of standard", the beacon being switched on "automatic" run (for instance during helicopter fluttering, flying tricks, turbulences and rough landings for all aircraft).
- 1.1.2** Unintentional switching the beacon on "manuel" set or button (for instance during maintenance or repairing operation on aircraft).
- 1.1.3** Beacon in a general bad condition : circuits, contact-makers (poor inspection and maintenance).
- 1.1.4** Emission test not authorized (regulations not known).

1.2 RECOMMENDATIONS FOR LOWERING THE RATE OF FALSE ALARMS**1.2.1 The beacon is on order (for service):**

- 1.2.1.1** BEFORE TAKE-OFF, make sure of the presence of the beacon on board and the switching of the interruptor on "automatic" run (check list).
- 1.2.1.2** DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (this prevents initiating a false alarm and avoid the risk of a faulty operation of the switch).
- 1.2.1.3** PUT THE VHF RECEIVER OF THE AIRCRAFT ON 121.5 MHz to test if the beacon is actuated or not:
 - SYSTEMATICALLY:
 - . after starting engine,
 - . after any accident, forced landing or even a mild rough landing on runway,
 - . at the end of the flight, before stopping engine.
 - AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot thinks the beacon has been actuated during a special event (see 1.1.).

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

- If possible, immediately stop the beacon emission (when such a beacon is accessible on board) and advise the competent air traffic unit: such an action is taken in order to avoid unnecessary search operations.
- If the emission cannot be stopped immediately (when the beacon is not accessible on board)
 - . on ground: request the assistance of a competent person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "stop" position, advise the control tower of the aerodrome of such an action,
 - . in flight: after having reported the event to the air traffic unit, ask for any instruction which possibly might be, as circumstances may require: either proceeding, or landing as soon as possible.
- . Every time when excessive vibrations of a motor or rotor (helicopter) may actuate the beacon.

1.2.2 The beacon is out of order

- 1.2.2.1** Beacon not serviceable. Intervention of maintenance staff:
 - ask for setting on the beacon or on its remote control system (instrument panel) a lock-cover to prevent accidental working,

- ou positionner l'interrupteur de la balise de détresse sur "ARRÊT"

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

- Déconnecter son boîtier d'alimentation électrique. 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.

2 FREQUENCES UTILISABLES EN CAS D'URGENCE DE DETRESSE 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-dessous :

- or shift the beacon switch to "STOP"

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

- Disconnect its electric-cells case. 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.

2 FREQUENCIES AVAILABLE FOR URGENCY, DISTRESS OR ASSISTANCE

Air navigators have the greatest interest to forecast action to take, when necessary, for transmission of urgency 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 purpose, 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 HF de route en service <i>Any available en-route HF frequency</i>	A3	Liaison AIR/SOL. <i>AIR/GROUND contact.</i>	Organismes de contrôle. <i>Air traffic control units.</i>
121.5 MHz	A3	Fréquence aéronautique d'urgence. <i>Aeronautical urgency frequency.</i>	Centre de contrôle de TAHITI FAA'A. Veillée en permanence dans les limites de la couverture VHF du centre de contrôle de TAHITI FAA'A (ACC). <i>TAHITI FAA'A control center. Permanent watch operated within VHF coverage of TAHITI FAA'A control center (ACC).</i>
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la circulation aérienne. <i>All VHF frequencies used by air traffic services.</i>	A3	Liaison AIR/SOL <i>AIRGROUND contact.</i>	Selon l'aérodrome. <i>Depending on aerodrome.</i>

C CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL/AIR

C 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

D 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.

D AIR-TO-GROUND SIGNALS CODE

(Source : Annex 12 ICAO)

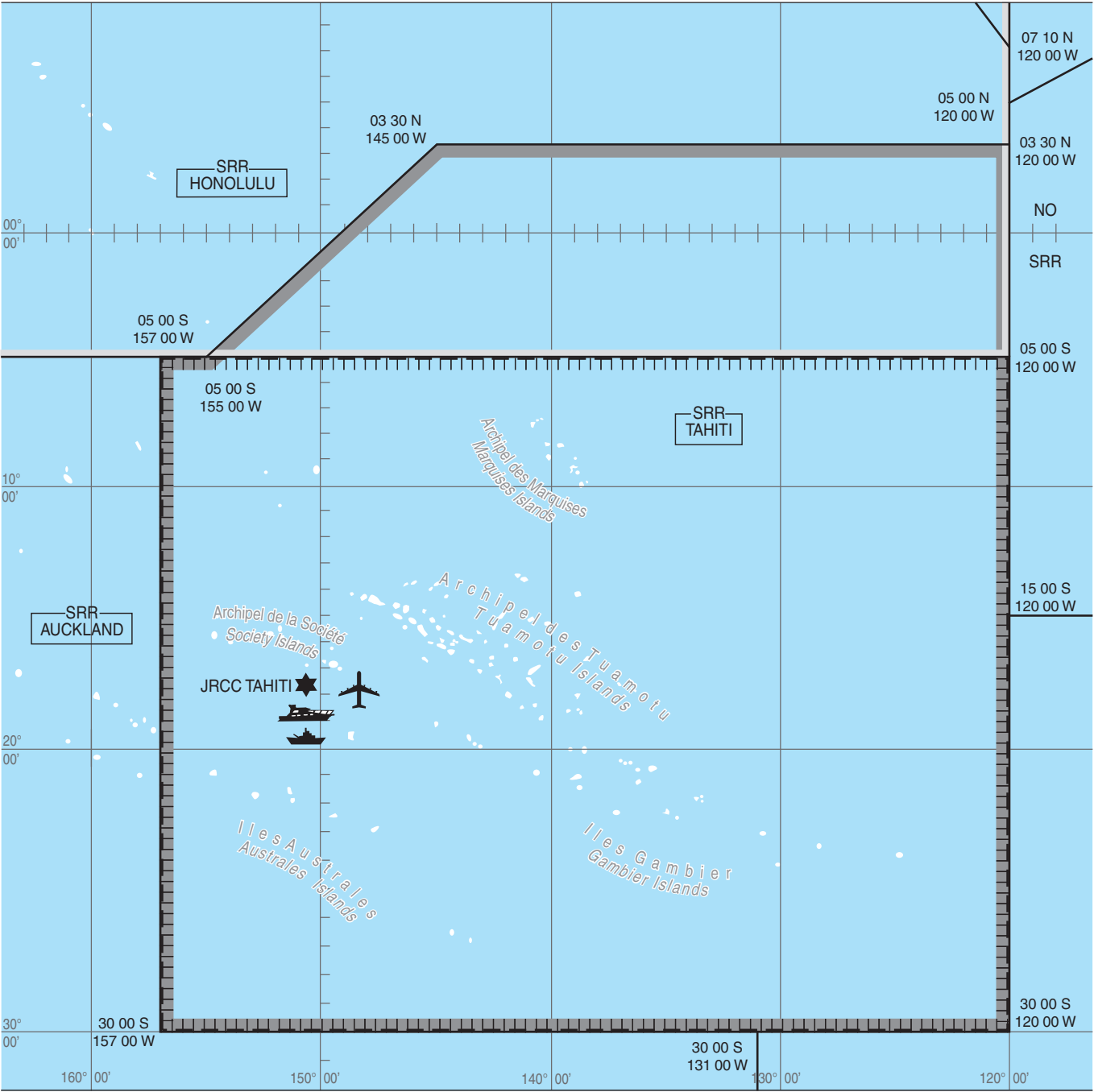
The following signals by aircraft mean that the ground signals have been understood :

- 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.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE
Rescue coordination plan

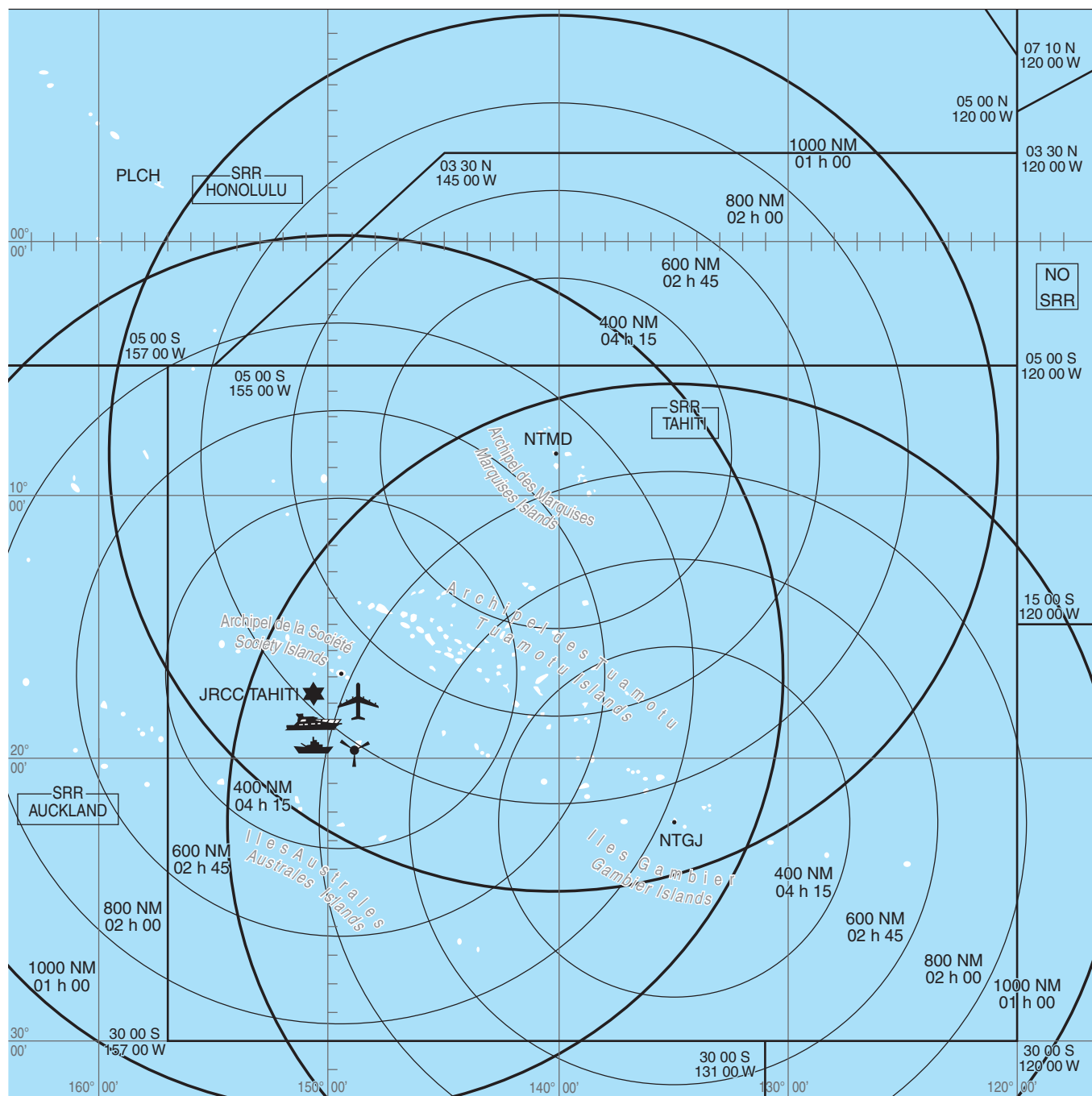


LEGENDE / LEGEND

	JRCC TAHITI	Centre de coordination et de sauvetage conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) <i>Joint Rescue Coordination Centre TAHITI</i>		MRG	Aéronef à moyen rayon d'action <i>Medium Range aircraft</i>
	SRR TAHITI	Limite de la région de recherche et sauvetage de TAHITI <i>TAHITI Search and Rescue Region Boundary</i>		RV	Navire de sauvetage <i>Rescue Vessel</i>
	SRR TAHITI	Limite de la région sous responsabilité JRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des aéronefs en détresse <i>Limit of Region under JRCC TAHITI responsibility concerning Search Aircraft in distress.</i>		RB	Vedette de sauvetage <i>Rescue Boat</i>
	SRR TAHITI	Limite de la région SAR sous responsabilité JRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des navires en détresse <i>Limit of SAR Region under JRCC TAHITI responsibility concerning Search Ships in distress.</i>			
	PRCC HONOLULU	Centre de Coordination et de sauvetage du Pacifique de Honolulu. <i>Pacific Rescue Coordination Centre Honolulu.</i>			
		Limite de la région SAR sous responsabilité PRCC Honolulu. <i>Limit of SAR Region under PRCC Honolulu responsibility.</i>			

COUVERTURE SAR ASSUREE PAR LES MOYENS AERIENS SEMI-SPECIALISES DANS LA FIR DE TAHITI

Sar coverage provided by semi-specialized air units within TAHITI FIR



LEGENDE / KEY

★ JTCC TAHITI Centre de coordination et de sauvetage conjoint de TAHITI (JTCC TAHITI)
Joint Rescue Coordination Centre TAHITI

— SRR TAHITI Limite de la région de recherche et sauvetage de TAHITI
TAHITI Search and Rescue Region Boundary

• Terrains de déploiement des moyens aériens SAR
SAR Air units deployment airfields
NTMD : NUKU HIVA (Iles Marquises) NTGJ : TOTELEGIE (Iles Gambier)

○ Rayon d'action des Triton F50M de la Flottille 25 F
Operating range of squadron Triton F50M 25 F
Limite des 1000 NM / Limit within 1000 NM

MRG Aéronef à moyen rayon d'action
Medium Range aircraft

HEL Hélicoptère
Helicopter

RV Navire de sauvetage
Rescue Vessel

RB Vedette de sauvetage
Rescue Boat