



**Instruction technique n° 01-25 du 19 Rajab 1446  
correspondant au 19 janvier 2025  
relative aux Recherches et Sauvetage (SAR),  
modifiée et complétée.**

**Version 01 du 12 Dhou El Kaâda 1447  
correspondant au 30 avril 2026**





**Instruction technique n° 01-25**  
**du 19 Rajab 1446 correspondant au 19 janvier 2025 relative aux Recherches et**  
**Sauvetage (SAR), modifiée et complétée.**  
**Version 01 du 12 Dhou El Kaâda 1447 correspondant au 30 avril 2026**

**Objet :**

La présente instruction technique a pour objet de modifier et de compléter l'instruction technique n° 01-25 du 19 Rajeb 1446 correspondant au 19 janvier 2025 relative aux recherches et sauvetage (SAR), qui fixe les règles techniques applicables dans le domaine des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse, conformément aux normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), contenues dans l'Annexe 12 à la convention relative à l'aviation civile internationale (Amendement n°19).

Pour la mise en œuvre de cette Instruction Technique, il y a lieu de se référer au Doc 9731 de l'OACI, intitulé « le Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes (IAMSAR) ».

**Références réglementaires :**

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 12 ;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Décret présidentiel n° 94-457 du 16 Rajab 1415 correspondant au 20 décembre 1994, modifié et complété, fixant les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse ;
- Décret présidentiel n°2000-249 du 22 Joumada El Oula 1412 correspondant au 22 août 2000, portant approbation du plan de coordination des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;
- Décret présidentiel n° 24-116 du 22 Ramadhan 1445 correspondant au 1<sup>er</sup> avril 2024 fixant l'organisation de la recherche et du sauvetage maritimes ;



- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 10-199 du 20 Ramadhan 1431 correspondant au 30 août 2010 fixant les règles de survol du territoire algérien par des aéronefs d'Etat étrangers ;
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 21-253 du 25 Chaoual 1442 correspondant au 6 juin 2021, fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle des services aéronautiques et de leurs prestataires par les personnes habilitées ;
- Instruction technique n°01-25 du 19 Rajab 1446 correspondant au 19 janvier 2025 relative aux Recherches et Sauvetage (SAR).

### **Considérant :**

- L'adoption de l'amendement N° 19 de l'Annexe 12 ;
- La définition des conditions permettant aux équipages SAR appartenant à d'autres Etats d'entrer sur le territoire algérien ;
- Les précisions sur le personnel assurant les fonctions opérationnelles, de coordination et d'intervention SAR ;
- L'enrichissement des dispositions relatives à l'entraînement du personnel SAR et la planification et l'exécution des exercices SAR de différents types.





## SOMMAIRE

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS .....	6
CHAPITRE 2. ORGANISATION .....	8
2.1 Services de recherche et de sauvetage .....	8
2.2 Région de recherche et de sauvetage .....	9
2.3 Centre de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage .....	9
2.4 Communications de recherche et de sauvetage .....	10
2.5 Équipes de recherche et de sauvetage .....	10
2.6 Équipement de recherche et de sauvetage .....	11
CHAPITRE 3. COOPÉRATION .....	12
3.1 Coopération avec les autres États .....	12
3.2 Coopération avec d'autres services .....	14
3.3 Diffusion de renseignements .....	14
CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES .....	15
4.1 Renseignements préparatoires .....	15
4.2 Plans de conduite des opérations .....	16
4.3 Équipes de recherche et de sauvetage .....	16
4.4 Entraînement et exercices .....	17
4.5 Epaves .....	17
4.5 Lieux d'accidents et épaves .....	17
CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE .....	18
5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques .....	18
5.2 Procédures applicables par le RCC d'Alger pendant les phases critiques .....	18
5.3 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants .....	20
5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations .....	21
5.5 Procédures applicables par le RCC d'Alger — fin et suspension des opérations .....	21
5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident .....	21
5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse .....	24
5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage .....	25
5.9 Constitution des dossiers .....	25
CHAPITRE 6. DISPOSITIONS FINALES .....	26
APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE .....	27



## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Il est entendu au sens de la présente instruction technique par :

- « **Aéronef de recherche et de sauvetage** » : Aéronef disposant d'un équipement spécialisé approprié pour la conduite efficace des missions de recherche et de sauvetage.
- « **Accord régional de navigation aérienne** » : Tout accord pertinent ayant fait l'objet d'approbation par le Conseil de l'OACI, sur la proposition des réunions régionales de navigation aérienne.
- « **Amerrissage forcé** » : Atterrissage forcé d'un aéronef sur l'eau.
- « **Centre Conjoint de Coordination de Sauvetage (JRCC)** » : Centre de coordination de sauvetage chargé des opérations de recherche et du sauvetage tant aéronautiques que maritimes.
- « **Centre de Coordination de Sauvetage (RCC)** » : Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherche et de sauvetage.
- « **RCC d'Alger** » : Centre principal de coordination des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse » : dénommé ci-après « Centre Principal », par abréviation RCC.
- « **Centre Secondaire de Sauvetage (RSC)** » : Organisme subordonné à un centre de coordination de sauvetage et créé pour le seconder conformément aux dispositions particulières établies par les autorités responsables.
- « **Équipe de recherche et de sauvetage** » : Ressource mobile constituée de personnel entraîné et dotée d'un équipement approprié à l'exécution rapide d'opérations de recherche et de sauvetage.
- « **État d'immatriculation** » : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- « **Exploitant** » : Personne, organisme ou entreprise qui exploite ou propose d'exploiter un ou plusieurs aéronefs.
- « **Moyen de recherche et de sauvetage** » : Toute ressource mobile, y compris les unités désignées de recherche et de sauvetage, utilisée pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage.
- « **Commandant de bord ou Pilote** » : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.



- « **Poste d'alerte** » : Tout moyen destiné à servir d'intermédiaire entre une personne qui signale une situation d'urgence et un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage.
- « **Recherche** » : Opération coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.
- « **Région de Recherche et de Sauvetage (SRR)** » : Région de dimensions définies, associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherche et de sauvetage sont assurés.
- « **Sauvetage** » : Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.
- « **Service de recherche et de sauvetage** » : Exécution de fonctions de monitoring de situations de détresse, de communications, de coordination, de recherche et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques et privées, notamment aéronefs, navires et autres véhicules et installations.
- « **Phase critique** » : Désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.
- « **Phases d'urgence** » : sont déclenchées par l'organe chargé de la circulation aérienne ou tout autre organisme dont la compétence est reconnue conformément aux procédures établies.
- « **Phase d'incertitude** » : Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.
- « **Phase d'alerte** » : Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.
- « **Phase de détresse** » : Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.
- « **Note** » : Les notes introduites en *italique* dans la présente instruction technique, sont des commentaires sur la mise en œuvre des normes pour fournir des indications ou renseignements concrets. Ces notes ne font pas partie de la norme.



## CHAPITRE 2. ORGANISATION

### 2.1 Services de recherche et de sauvetage

2.1.1 La création et la fourniture rapide des services de recherches et de sauvetage doivent être régis par les dispositions du décret présidentiel n°94-457 du 16 Rajab 1415 correspondant au 20 décembre 1994 modifié et complété, fixant les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse, pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services sont assurés 24 heures sur 24 par jour.

2.1.1.1 Les portions d'espace aérien situées au-dessus de la haute mer ou des régions de souveraineté indéterminée dans lesquelles sont établis des services de recherche et de sauvetage doivent être déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. Lorsque la fourniture des services de recherche et de sauvetage dans ces régions est acceptée, individuellement ou en coopération avec d'autres Etats, des dispositions seront prises pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

2.1.1.2 Les éléments de base des services de recherche et de sauvetage doivent contenir :

- un cadre législatif et réglementaire ;
- une autorité responsable ;
- un personnel suffisant et qualifié, capable d'assurer les fonctions opérationnelles et de coordination d'intervention ;
- des ressources et des moyens de communication sont disponibles et organisés.

2.1.1.3 Les organismes de recherche et de sauvetage doivent mettre en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris en ce qui concerne la planification, les arrangements de coopération nationale et internationale et la formation.

2.1.2 L'assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation ne doit pas tenir compte ni de la nationalité ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

2.1.3 Des équipes de recherche et de sauvetage et d'autres moyens disponibles doivent être utilisés pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.



2.1.4 Les centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts, doivent assurer la coordination la plus étroite possible.

2.1.5 La cohérence et la coopération doivent être assurées entre les services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

2.1.6 La coordination des opérations de recherche et du sauvetage aéronautiques et maritimes, doit être assurée par le centre conjoint de coordination de sauvetage mis en place conformément à la réglementation en vigueur.

## 2.2 Région de recherche et de sauvetage

2.2.1 Le service de recherches et de sauvetage doit être assuré dans la région de recherche et de sauvetage (SRR d'Alger).

2.2.1.1 La région établie au-dessus de la haute mer couvre la région de recherche et de sauvetage maritimes conformément au découpage de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

## 2.3 Centre de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

2.3.1 Le RCC d'Alger doit assurer la coordination dans le SRR d'Alger.

2.3.2 L'espace aérien national ne doit pas être totalement ou partiellement compris dans une autre région de recherche et de sauvetage associée à un centre de coordination de sauvetage d'un autre État contractant.

2.3.3 Le RCC d'Alger et les RSC doivent être dotés 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

2.3.4 Le personnel du RCC d'Alger participant aux communications radiotéléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

2.3.5 Dans les régions où les moyens publics de télécommunications ne permettent pas aux personnes qui observent un aéronef dans une situation critique d'en aviser directement et rapidement le RCC d'Alger ou le centre secondaire de sauvetage intéressé, les collectivités locales, les postes de police et de gendarmerie, la protection civile, doivent être désignés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

2.3.6 Le RCC d'Alger doit tenir à jour ces coordonnées dans le répertoire OPS Control.

2.3.7 Le RCC d'Alger doit s'inscrire au répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) et maintient son accès.



*Note. — Des orientations sur l'utilisation du répertoire OPS Control figurent dans le Manual, Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) (Doc 10165).*

## 2.4 Communications de recherche et de sauvetage

2.4.1 Le RCC d'Alger doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé ;
- b) les centres secondaires de sauvetage qui lui sont associé ;
- c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation (Sans objet) ;
- d) les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux ;
- e) la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région ;
- f) tous les centres de coordination de sauvetage maritimes national et les centres de coordination de sauvetage aéronautiques, maritimes ou conjoints des régions adjacentes ;
- g) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné ;
- h) les équipes de recherche et de sauvetage ;
- i) les postes d'alerte ;
- j) le centre de contrôle de mission (MCC Alger) COSPAS-SARSAT.

2.4.2 Tout centre secondaire de sauvetage doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les autres centres secondaires de sauvetage nationaux ;
- b) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique ;
- c) les équipes de recherche et de sauvetage ;
- d) les postes d'alerte.

## 2.5 Équipes de recherche et de sauvetage

2.5.1 Des équipes de recherche et de sauvetage doivent être désignées parmi des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

2.5.2 Les éléments des services publics ou privés, qui ne peuvent convenir pour constituer des équipes de recherche et de sauvetage mais qui sont en mesure de



participer aux opérations de recherche et de sauvetage, peuvent être désignés comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage.

## 2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

2.6.1 Les équipes de recherche et de sauvetage doivent être dotées d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

2.6.2 Toute équipe de recherche et de sauvetage doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

2.6.3 Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé de manière à pouvoir communiquer sur les fréquences de détresse aéronautiques et les fréquences utilisées sur les lieux, ainsi que sur toute autre fréquence qui peut être prescrite.

2.6.4 Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé d'un dispositif de radioralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

2.6.5 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus des zones maritimes doit être équipé de manière à pouvoir communiquer avec des navires.

*Note. — Au-delà du 26 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2182 kHz, 4125 kHz, 121,5 MHz et 123,1 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment les fréquences 121,5 MHz et 123,1 MHz. Ils veillent plutôt le canal 16 (156,8 MHz), la fréquence maritime internationale de détresse, de sécurité et d'appel.*

2.6.6 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes doit avoir à son bord un exemplaire du Code international des signaux qui lui permettra de remédier aux difficultés de langue qui peuvent être rencontrées dans les communications avec des navires.

*Note. — Le Code international des signaux est publié en différentes langues par l'Organisation maritime internationale sous les cotes 994E, 995F et 996S respectivement.*

2.6.7 Au moins un des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage doit avoir à son bord un équipement de survie largable, à moins qu'on sache qu'il est inutile de ravitailler les survivants par voie aérienne.

2.6.8 L'équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs doit être entreposé sur des aérodromes appropriés.



2.6.9 Au-delà du 26 novembre 2026, tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé au-dessus de zones maritimes devra avoir à son bord un dispositif largable permettant de mesurer la dérive réelle à la surface.

## CHAPITRE 3. COOPÉRATION

### 3.1 Coopération avec les autres États

3.1.1 les activités du RCC d'Alger doivent être coordonnées avec celles des RCC/RSC des États voisins, conformément aux accords établis.

3.1.2 Les opérations de recherche et de sauvetage doivent être coordonnées, selon le besoin avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherche et de sauvetage adjacentes, et ceux conformément aux accords établis.

3.1.2.1 Des procédures de recherche et de sauvetage destinées à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins peuvent être élaborées dans le cadre des accords établis.

3.1.3 Le RCC d'Alger permet en coordination avec le CCR d'Alger, aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant aux autres États d'entrer immédiatement sur le territoire national dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants, sous réserve des conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires nationales en vigueur, et conformément aux dispositions des accords de recherche et de sauvetage conclus avec les autres États.

Lorsque le RCC d'Alger reçoit d'un autre État une demande visant à ce que les unités de recherche et de sauvetage de cet État envisagent l'entrée sur le territoire algérien à des fins de rechercher des lieux d'accidents de l'aviation et de secourir les survivants, il doit :

- Accuser immédiatement la réception de cette demande ; et
- Indiquer dès que possible le chemin approprié et l'autorité compétente désignée par l'Etat pour le traitement de ce type de demande, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la mission prévue, peut être effectuée, conformément aux dispositions du décret exécutif n° 10-199 du 30 août 2010, fixant les règles de survol du territoire algérien par des aéronefs d'Etat étrangers.

3.1.4 Lorsque l'Etat algérien souhaite que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire d'un autre État contractant à des fins de recherche et de sauvetage, le RCC d'Alger transmet au centre de coordination de sauvetage de l'État intéressé, ou à toute autre autorité désignée par cet État, une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.



#### 3.1.4.1 Le RCC d'Alger doit :

- Transmettre une demande, et
- Cette demande doit contenir, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

3.1.5 Des arrangements avec des États voisins, visant le renforcement de la coopération et la coordination dans le domaine des recherches et du sauvetage ainsi que pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherche et de sauvetage sur le territoire national, doivent être établis. Ces arrangements devraient également faciliter l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

3.1.6 En vertu des accords et mémorandums établis avec les Etats voisins, le RCC d'Alger peut être autorisé, si nécessaire :

- a) à demander à tout autre centre de coordination de sauvetage les secours dont ils peuvent avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel ;
- b) à délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire national, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel ;
- c) à veiller sur les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée.

3.1.7 En vertu des accords et mémorandums établis avec les Etats voisins, le RCC d'Alger peut être autorisé, si nécessaire à prêter assistance, sur demande, à d'autres centres de coordination de sauvetage, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

3.1.8 Jusqu'au 25 novembre 2026, des arrangements peuvent être conclus, si nécessaire en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, afin d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

Au-delà du 26 novembre 2026, des arrangements en vue d'organiser des exercices communs pour la formation du personnel du RCC d'Alger, les RSC et des équipes de recherche et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, peuvent être conclus, si nécessaire afin d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

3.1.9 Des arrangements visant à permettre au personnel du RCC d'Alger et centres secondaires d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins, peuvent être conclus.



### 3.2 Coopération avec d'autres services

3.2.1 Les aéronefs et navires ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherche et de sauvetage doivent prêter sans réserve leur concours à cette dernière organisation dans les opérations de recherche et de sauvetage et pour qu'ils fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

3.2.2 Une coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les autorités aéronautiques et maritimes compétentes, pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage.

3.2.3 Le service de recherche et de sauvetage doit coopérer avec l'entité nationale chargée des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

3.2.4 Afin de faciliter les investigations techniques sur les accidents, les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.

3.2.5 Jusqu'au 25 novembre 2026, un point de contact SAR pour la réception des données de détresse COSPAS-SARSAT devra être désigné.

Au-delà du 26 novembre 2026, un point de contact SAR disponible 24 heures sur 24 devra être désigné pour la réception et l'accusé de réception des données d'alerte de détresse COSPAS-SARSAT, qui veille à alerter en temps voulu le RCC d'Alger responsable du déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage nécessaires.

### 3.3 Diffusion de renseignements

3.3.1 Tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire national, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États voisins, doivent être publiés et diffusés. En outre ces renseignements sont inclus dans des arrangements relatifs à des services de recherche et de sauvetage.

3.3.2 Le RCC d'Alger peut communiquer des renseignements concernant le plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage.

3.3.3 Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, des renseignements sur les mesures à prendre lorsqu'il y a lieu de croire qu'un aéronef en situation d'urgence risque de devenir une menace pour le public ou nécessite une intervention d'urgence générale peuvent être communiqués au public et aux autorités d'intervention d'urgence.



## CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES

### 4.1 Renseignements préparatoires

4.1.1 le RCC d'Alger doit toujours avoir rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens de recherche et de sauvetage mentionnés ci-après :

- a) équipes de recherche et de sauvetage, centres secondaires de sauvetage et postes d'alerte ;
- b) organismes des services de la circulation aérienne ;
- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage ;
- d) adresses et numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la région ;
- e) toutes autres ressources privées et publiques, y compris les moyens médicaux et les moyens de transport susceptibles d'être utilisés pour les recherches et le sauvetage.

4.1.2 Le RCC d'Alger, peut avoir rapidement accès à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

- les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel largable de secours et de survie ;
- les objets que l'on sait susceptibles d'être confondus, surtout lorsqu'ils sont vus d'un aéronef, avec une épave non repérée ou non signalée ;
- au-delà du 26 novembre 2026, la position, la route et la vitesse des aéronefs qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse ; et
- au-delà du 26 novembre 2026, lorsque la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes, la position, la route et la vitesse des navires qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse.

4.1.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, le RCC d'Alger dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes peut avoir facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans ces zones et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse, ainsi qu'aux renseignements sur la façon d'entrer en communication avec ces navires.

4.1.4 Individuellement ou en coopération avec les autres Etats voisins, des systèmes de comptes rendus de navires peuvent être établis en collaboration avec les autorités maritimes, ou des liaisons de communication avec le système AMVER ou des systèmes



régionaux de comptes rendus de navires peuvent être mises en place pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

## 4.2 Plans de conduite des opérations

4.2.1 Le RCC d'Alger doit établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans la SRR d'Alger.

4.2.2 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage doivent être élaborés de concert avec des représentants des exploitants et des autres organismes publics ou privés qui peuvent aider à assurer des services de recherche et de sauvetage ou en bénéficier, compte tenu de la possibilité d'un nombre élevé de survivants.

4.2.3 Les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, navires et véhicules employés dans les opérations de recherche et de sauvetage doivent être prises en charge conformément à la réglementation nationale en vigueur. S'agissant des aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres État voisins, les dispositions devront être prises en charge conformément aux accords et mémorandum conclus.

4.2.4 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage doivent comprendre des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage, édictés par la réglementation nationale en vigueur.

4.2.5 Les plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage et les plans d'urgence des aéroports peuvent être coordonnés, si nécessaire, pour qu'ils prévoient des services de sauvetage dans le voisinage des aérodromes, y compris, dans le cas des aérodromes côtiers, des services de sauvetage en eau.

## 4.3 Équipes de recherche et de sauvetage

4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage :

- a) doit connaître tous les éléments des plans de conduite des opérations prescrits au point 4.2, dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions ;
- b) doit tenir le RCC d'Alger informé de son état de préparation.

4.3.2 Des moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant doivent être tenus prêts, ainsi qu'une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie et de sauvetage sont maintenus.



#### 4.4 Entraînement et exercices

Jusqu'au 25 novembre 2026, afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, les services concernés par la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sont tenus d'assurer l'entraînement régulier du personnel affecté à ces opérations, ainsi que de planifier et d'exécuter les exercices nécessaires de recherches et de sauvetage à l'instar des exercices général SAREX, de communication SARCOM, de coordination SARCOOR et autres.

Au-delà du 26 novembre 2026, un entraînement et des exercices réguliers pour le personnel affecté à des opérations de recherche et de sauvetage, devra être prévu afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale. À cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage devront se dérouler, selon qu'il convient, à la fois dans des environnements terrestres et dans des environnements maritimes, loin d'un aérodrome, et comprenant à la fois des activités de recherche et des activités de sauvetage.

#### 4.5 Epaves

Jusqu'au 25 novembre 2026 :

Les dispositions nécessaires devront être prises pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire national ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans les régions de recherche et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors d'opérations de recherche et de sauvetage ultérieures.

Au-delà du 26 novembre 2026 :

#### 4.5 Lieux d'accidents et épaves

4.5.1 Le personnel de recherche et de sauvetage qui peut être appelé à intervenir sur le lieu d'un accident d'aéronef doit être formé à la gestion des risques sanitaires potentiels liés à son travail.

4.5.2. Les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire national ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans les régions de recherche et de sauvetage nationales, peuvent être enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors d'opérations de recherche et de sauvetage ultérieures.



## CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

### 5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

5.1.1 Une administration ou un élément de l'organisation de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique doit communiquer immédiatement tous les renseignements dont il dispose au RCC d'Alger.

5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le RCC d'Alger doit évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

5.1.3 S'il reçoit, au sujet d'un aéronef dans une situation critique, des renseignements émanant d'autres sources que des organismes des services de la circulation aérienne, le RCC d'Alger doit déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et applique les procédures correspondantes.

### 5.2 Procédures applicables par le RCC d'Alger pendant les phases critiques

#### 5.2.1 Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le RCC d'Alger doit maintenir la coopération la plus étroite avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres organismes et services intéressés afin d'assurer le dépouillement rapide des messages reçus.

#### 5.2.2 Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le RCC d'Alger doit alerter immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclencher les mesures nécessaires.

#### 5.2.3 Phase de détresse

Lors du déclenchement d'une phase de détresse, le RCC d'Alger doit :

- a) déclencher immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage ;
- b) déterminer la position de l'aéronef, évalue le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, détermine l'étendue de la zone à explorer ;
- c) avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tient au courant du déroulement des opérations ;



- d) avertir les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner ;
- e) informer l'organisme des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source ;
- f) demander au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations approprié, mais qui sont à même de le faire :
  - 1) de maintenir une veille radio pour capter d'éventuelles transmissions provenant de l'aéronef en détresse, d'un équipement radio de survie ou d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) ;

*Note. — Le plan d'assignation des canaux dans la bande 406 MHz de COSPAS-SARSAT figure dans le document C/S T.012 de COSPAS-SARSAT.*

- 2) de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse ;
- 3) de tenir le RCC d'Alger au courant de l'évolution de la situation ;
- g) établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherche et/ou de sauvetage et le communiquer, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations ;
- h) au besoin, modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation ;
- i) aviser l'entité chargée d'enquêter sur les accidents ;
- j) aviser le centre de coordination de sauvetage de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

À moins que les circonstances n'exigent une dérogation, on doit suivre l'ordre dans lequel ces mesures sont décrites.

#### 5.2.4 Déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage concernant un aéronef dont la position est inconnue

Lorsqu'une phase critique est déclarée au sujet d'un aéronef dont la position est inconnue et qui pourrait se trouver dans plusieurs régions de recherche et de sauvetage, les dispositions ci-après doivent être prises :

- a) Lorsque le RCC d'Alger est avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'a pris les mesures voulues, il doit prendre de sa propre initiative les dispositions spécifiées au point 5.2 et doit conférer avec les centres de coordination



de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui prend immédiatement la responsabilité des opérations.

- b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, le centre de coordination de sauvetage qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage doit être le centre dont relève :
- la région dans laquelle se trouvait l'aéronef quand il a envoyé son dernier compte rendu de position ; ou
  - la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherche et de sauvetage ; ou
  - la région dans laquelle l'aéronef se rendait, s'il n'est pas doté de moyens de communication bilatérale ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio ; ou
  - la région dans laquelle se trouve l'aéronef en détresse, conformément aux indications du système COSPAS-SARSAT.
- c) Une fois la phase de détresse déclarée, le centre de coordination de sauvetage responsable de la coordination générale doit signaler toutes les circonstances du cas critique et l'évolution de la situation à tous les autres centres de coordination de sauvetage susceptibles de participer aux opérations. De même, tous les centres de coordination de sauvetage qui viendraient à apprendre des éléments d'information concernant l'urgence doivent les transmettre au centre responsable de l'ensemble des opérations.

#### 5.2.5 Transmission de renseignements à l'aéronef pour lequel a été déclarée une phase critique

Le centre de coordination de sauvetage chargé des opérations de recherche et de sauvetage doit transmettre à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol dans laquelle se trouve l'aéronef, des renseignements sur les opérations de recherche et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

### 5.3 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage incombe à plusieurs États contractants, chacun de ces États doit agir conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demande.



## 5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations

Les services directement chargés de diriger les opérations ou une partie de ces opérations doivent :

- a) donner des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et portent ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage ;
- b) tenir le centre de coordination de sauvetage au courant du déroulement des opérations.

## 5.5 Procédures applicables par le RCC d'Alger — fin et suspension des opérations

5.5.1 Les opérations de recherche et de sauvetage doivent se poursuivre, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'ont pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il reste un espoir raisonnable de sauver des survivants.

5.5.2 Il incombe au RCC d'Alger de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage.

*Note. — Le RCC d'Alger peut faire participer d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR, et ce conformément à la réglementation en vigueur.*

5.5.3 Une fois la mission de recherche et de sauvetage accomplie, ou quand le RCC d'Alger estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence doit être annulée, les opérations de recherche et de sauvetage doivent être terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés doivent être informés sans délai conformément à la réglementation en vigueur.

5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le RCC d'Alger estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre doit suspendre provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et doit informer sans délai les autorités, les moyens ou les services qui ont été mis en œuvre ou notifiés.

Les renseignements pertinents reçus par la suite doivent être évalués et les activités de recherche et de sauvetage doivent reprendre lorsqu'elles sont justifiées et possibles.

## 5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident<sup>1</sup>

5.6.1 Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le RCC d'Alger ou l'un des centres secondaires de sauvetage doit charger une ou plusieurs équipes présentes sur les lieux de coordonner l'ensemble des

<sup>1</sup>Au-delà du 26 novembre 2026, la section 5.6 sera intitulée : « 5.6 Procédures applicables sur un lieu de détresse ».



activités afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes et en surface, en tenant compte des possibilités des moyens et des besoins opérationnels.

5.6.2 Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse doit procéder comme suit, dans la mesure où cela est possible, raisonnable ou utile :

- a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le RCC d'Alger à travers le CCR Alger, que sa présence n'est plus nécessaire ;
- b) déterminer la position de l'autre aéronef ou du navire en détresse ;
- c) selon ce qui est approprié, communiquer au RCC d'Alger à travers le CCR Alger le plus grand nombre possible de renseignements des types ci-après :
  - type, identification et état de l'aéronef ou du navire en détresse ;
  - position exprimée en coordonnées géographiques ou de grille ou par la distance et le relèvement vrai par rapport à un repère connu ou par rapport à une aide radio à la navigation ;
  - heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné) ;
  - nombre de personnes vues ;
  - personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse ;
  - au-delà du 26 novembre 2026, réception ou observation éventuelles de signaux de détresse, y compris de transmissions de balises de détresse ;
  - conditions météorologiques sur place ;
  - état physique apparent des survivants ;
  - jusqu'au 25 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse ; et
  - au-delà du 26 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre le lieu de détresse ;
  - au-delà du 26 novembre 2026, position et description de tout autre aéronef ou navire dans la zone qui pourrait prêter assistance ;
- d) se conformer aux instructions du RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne.



5.6.2.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef devra diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne, il devra passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

Au-delà du 26 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur un lieu de détresse n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef devra diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur place, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne, il devra passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

5.6.3 S'il est nécessaire qu'un aéronef communique des renseignements aux survivants ou aux équipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilatérale, il doit lancer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communique lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef doit indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite au point 5.6.3 ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

5.6.5 Lorsqu'un aéronef doit diriger un navire vers l'endroit où un aéronef ou un navire se trouve en détresse, il doit transmettre des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef doit faire le signal visuel approprié.

*Note. — Au-delà du 26 novembre 2026, les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés en appendice et Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), Volume III — Moyens mobiles (Doc 9731).*

5.6.6 Au-delà du 26 novembre 2026, lorsqu'il a à son bord, conformément au point 2.6.9, un dispositif permettant de mesurer la dérive réelle à la surface, un aéronef de recherche et de sauvetage devrait larguer le dispositif dès qu'il a atteint le lieu d'un accident.



## 5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse

*(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)*

Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera une transmission de détresse, il devra, si c'est possible :

- a) accuser réception de la transmission de détresse ;
- b) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée ;
- c) prendre un relèvement sur l'émission ;
- d) informer le RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne, du signal ou message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose ;
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

*(Applicable au-delà du 26 novembre 2026)*

5.7.1 Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera une transmission de détresse, il devra, si c'est possible :

- a) accuser réception de la transmission de détresse ;
- b) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée ;
- c) prendre un relèvement sur l'émission ;
- d) informera le RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne du message de détresse et donnera tous les renseignements dont il dispose ;
- e) s'il le juge nécessaire, se dirigera, en attendant des instructions, vers le lieu de la détresse ; et
- f) cherchera à établir des communications avec la ou les personnes en détresse.

5.7.2 Le pilote qui veille la fréquence 121,5 MHz et intercepte une transmission provenant d'une balise de détresse doit :

- a) consigner et signalera dès que possible la position où la transmission est reçue la première fois ;
- b) ne modifier aucun paramètre du réglage silencieux de la radio de bord ; et



c) si c'est possible, continuer de veiller la fréquence jusqu'à ce que le signal cesse et signalera la situation au RCC d'Alger à travers le CCR Alger ou une autre unité de la circulation aérienne.

## 5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

5.8.1 Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air, décrits à l'appendice, ceux-ci doivent avoir le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

5.8.2 Lorsqu'il aperçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'appendice, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ledit appendice.

## 5.9 Constitution des dossiers

5.9.1 Le RCC d'Alger peut tenir un dossier, si nécessaire, sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa région.

5.9.2 Le RCC d'Alger peut formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans sa région. Ces avis devraient comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions visant à améliorer ces procédures et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États devraient être communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.



## CHAPITRE 6. DISPOSITIONS FINALES

6.1 La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'agence nationale de l'aviation civile.

6.2 La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'agence nationale de l'aviation civile.

Fait à Alger, le 12.04.2026 correspondant au 3.04.2026





## APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. — Voir Chapitre 5, section 5.8)

### 1. Signaux échangés avec les navires

1.1 Les manœuvres suivantes, exécutées successivement par un aéronef, signifient que cet aéronef voudrait diriger un navire vers un aéronef ou un navire en détresse :

- a) tourner autour du navire au moins une fois ;
- b) couper la trajectoire du navire, en avant de celui-ci, à basse altitude :
  - 1) en balançant les ailes, ou
  - 2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
  - 3) en changeant le pas de l'hélice ;
- c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire.

La répétition de ces manœuvres à la même signification.

1.2 La manœuvre suivante, exécutée par un aéronef, signifie que l'assistance du navire, auquel le signal est destiné, n'est plus nécessaire :

- couper le sillage du navire, derrière celui-ci à basse altitude :
  - 1) en balançant les ailes, ou
  - 2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
  - 3) en changeant le pas de l'hélice.

*Note. — Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du point 1.1 :*

- *Pour accuser réception des signaux :*
  - 1) hisser la flamme du code (bandes verticales blanches et rouges) à bloc (pour signifier compris) ;
  - 2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres T ;
  - 3) changer de cap pour suivre l'aéronef.
- *Pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions :*
  - 1) hisser le pavillon international N (damier à carrés bleus et blancs) ;
  - 2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres N.



## 2. Code de signaux visuels sol-air

### 2.1 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants

N°	Message	Signal
1	Demandons assistance	V
2	Demandons assistance médicale	X
3	Non ou réponse négative	N
4	Oui ou réponse affirmative	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction	↑

### 2.2 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de sauvetage

N°	Message	Signal
1	Opérations terminées	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants	<u>LL</u>
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	XX
5	Sommes divisés en deux groupes. Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée	↔
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction	→ →
7	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches	NN



2.3 Les signaux ont une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et sont aussi visibles que possible.

*Note 1. — Les signaux peuvent être formés par toutes sortes de moyens en employant, par exemple, des bandes de toile, du tissu de parachute, des morceaux de bois, des pierres ou autres matériaux analogues ; délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.*

*Note 2. — Il est possible d'attirer l'attention sur les signaux ci-dessus par d'autres moyens tels que la radio, les fusées, la fumée et la lumière réfléchie.*

### 3. Signaux air-sol

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

a) pendant le jour :

— l'avion balance les ailes ;

b) de nuit :

— l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

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

