

## GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE

### 1. Services compétents :

#### 1.1 Centre de Coordination de Recherches et de Sauvetage :

(a) Adresse postale :

**RCC ALGER / SPOC**

(Centre de coordination de recherches et de sauvetage)

Complexe de la navigation aérienne

Route de Cherarba-Oued Smar

BP: 70D Dar ElBeida, 16100. Alger

(b) Adresse RSFTA: DAARYCYX

(c) Téléex : 65335

(d) Téléphone: 00 213 21 23 97 85 38

(e) Fax : 00 213 23 97 85 39

(f) E-mail : rcc\_cfdat@mdn.dz

#### 1.2 Service ou organisme responsable : Commandement des Forces de Défense Aérienne du Territoire (CFDAT).

(a) Adresse RSFTA : DAALZSZX

(b) Téléphone : 00 213 21 59 21 63

(c) Fax : 00 213 21 77 21 99

(d) Horaire d'ouverture :H24

#### 1.3 Centre de contrôle de mission MCC ALGER:

(a) Adresse RSFTA : DAALZSZX

(b) Téléphone : 00 213 23 84 25 20

(c) Fax : 00 213 23 84 25 22

(d) E-mail :mcc\_alger@mdn.dz

#### 1.4 Centre de contrôle régional (CCR) d'Alger :

(a) Adresse RSFTA : DAAAZRZQ

(b) Téléphone/Fax :

-Chef CCR : 00 213 21 67 21 30

-Chef de quart de la salle d'exploitation : 00 213 21 66 96 14 et 00 213 23907610

(c) THURAYA:0088 216 366 918 16

(d) Email:denaccr@enna.dz

#### 1.5 Equipes de recherches et de sauvetage :

Nom	Emplacement	Moyens	Observations
a	B	c	d
ALGER-RCC	ALGER	HEL-M	Assistance par des unités disponibles ainsi que par les remorqueurs du port.
ANNABA	ANNABA	LRG	
BECHAR	BECHAR	HEL-M	
ORAN	ORAN	HEL-M	Assistance des navires à la mer.
OUARGLA	OUARGLA	HEL-M	
TAMANRASSET	TAMANRASSET	HEL-M	
MARINE NATIONALE	ALGER	HEL-M	
MARINE MARCHANDE		VEDETTE	
PROTECTION CIVILE			

2. **Région de Recherche et de Sauvetage** : Région d'Information de vol (FIR) ALGER.

3. **Types de services** : Néant

4. **Accords SAR** :

Etats	Objet de l'accord	Date
Algérie - Niger	Accord SAR d'aéronefs	21 NOV 2011
Algérie - Mali	Accord SAR d'aéronefs	11 SEP 2011
Algérie - Espagne	Mémorandum SAR maritime	14 NOV 2007

5. **Conditions d'utilisation** : Néant.

6. **Procédures et signaux SAR** :

6.1 **Procédures** :

Procédures à suivre par les pilotes commandants de bord qui constatent un accident ou captent un appel de détresse : (cf. annexe 12 chapitre 5) :

6.1.1 **Témoin d'un accident** Lorsqu'un pilote commandant d'aéronef est témoin d'un accident, il devra, à moins qu'il soit dans l'impossibilité de la faire ou qu'il estime, étant donné les conditions dans lesquelles il se trouve, utile de le faire.

- (a) Rester en vue des lieux aussi longtemps qu'il le peut ou qu'il estime que sa présence n'est plus nécessaire.
- (b) Aviser ou faire aviser selon le cas :
  - Le centre de recherche et de sauvetage ;
  - Le centre de contrôle régional qui avise à son tour le RCC ALGER ;
  - Les organismes de contrôle les plus proches par les voies les plus rapides.
- (c) Communiquer aux organismes contactés le plus grand nombre possible de renseignements, notamment :
  - Le type, l'identification et l'Etat de l'aéronef ou du navire et/ou le nombre et l'Etat des personnes en vue.
  - La position et l'heure de constatation de l'accident ou de la détresse.
- (d) Se conformer aux instructions du RCC ALGER ou de l'organe du service de la circulation aérienne.

Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherches et de sauvetage, le dit aéronef dirigera les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherches et de sauvetage.

Si dans l'intervalle, le dit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage ou l'organe responsable des services de la circulation aérienne, il passera 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 recherches et de sauvetage, captant un signal ou message de détresse.

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte un signal de détresse, il doit :

- (a) Aviser le RCC ALGER ou l'organe responsable des services de la circulation aérienne du signal ou message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose (cf. para 1.1).
- (b) S'il le juge nécessaire, se diriger vers la position signalée après avoir obtenu éventuellement les instructions nécessaire ou en attendant celle-ci.

6.2 **Communication** :

La transmission et la réception des messages de détresse dans les limites de la région de recherches et de sauvetage se font conformément aux dispositions du volume II chapitre 5.3 de l'annexe 10.

La référence des communications pendant les opérations de recherches et de sauvetage est le DOC 8400 <Abréviations et codes> de l'OACI. Les fréquences utilisables figurant au tableau de la page GEN 3.6.5.

### 6.3 Transmission

Lorsqu'un aéronef est menacé d'un danger grave et imminent et a besoin d'une aide immédiate, le commandant de bord doit donner l'ordre d'effectuer les opérations suivantes : Transmettre sur la fréquence de route AIR/SOL désignée sur le tableaux d'installations radioélectriques et utiliser ; à ce moment là les signaux et le message de détresse comme indiqué ci-après :

1. Nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent.
2. MAYDAY MAYDAY MAYDAY ici (Identification de l'aéronef)
3. Nature du cas de détresse
4. Intention du Commandant de bord
5. Position, niveau de vol, altitude et cap

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

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

Dans ce cas, l'appel doit être précédé, si possible, du signal automatique d'alarme spécifié sur le tableau des fréquences de détresse, en émission A1/A2 (500Khz), lorsque les circonstances le permettent, il est recommandé que l'émission du signal de détresse soit séparée de la fin du signal d'alarme par un intervalle de deux minutes.

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



Il est recommandé aux Navigateurs Aériens d'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 des signaux d'urgence ou de détresse. A cette fin, les fréquences désignées devront être parmi celles qui font l'objet du tableau ci-dessous.

### 6.5 Codes des signaux visuels Sol/Air à l'usage des survivants

<i>Numéro</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
01	Demandons assistance	<b>V</b>
02	Demandons assistance médicale	<b>X</b>
03	Non ou réponse négative	<b>N</b>
04	Oui ou réponse affirmative	<b>Y</b>
05	Nous dirigeons dans cette direction	<b>↑</b>

**NOTE :** En cas de doute utiliser le code international SOS

**6.6 Code des signaux visuels Sol/Air à l'usage des équipes de sauvetage**

Numéro	Message	Signal
01	Opérations terminées	LLL
02	Avons retrouvé tous les occupants	LL
03	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
04	Impossible de continuer retournons à la base	XX
05	Sommes divisés en deux groupes Dirigeons chacun dans sa direction indiquée	
06	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction	
07	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches	NN

**7 Délais de déclenchement des phases d'urgence en FIR ALGER**

**7.1 VOLS IFR**

**A) ESPACES AERIENS CONTROLES SOUS COUVERTURE RADAR**

VOLS IFR	INCERFA	ALERFA	DETRESFA
En Route		H + 05	H + 10
En Attente – APP -		H + 05	H + 10
En Approche – APP-		H + 05	H + 10
Au Décollage		H + 05	H + 10

**B) ESPACES AERIENS CONTROLES SOUS COUVERTURE VHF SEULEMENT**

VOLS IFR	INCERFA	ALERFA	DETRESFA
En Route	H + 10	H + 15	H + 20
En Attente – APP -		H + 10	H + 15
En Approche – APP-		H + 05	H + 10
Au Décollage		H + 05	H + 10

**C) HORS DES ESPACES AERIENS CONTROLES.**

ZONES	INCERFA	ALERFA	DETRESFA
ZONE 1 COUVERTURE (VHF)	H + 15	H + 30	H + 45
ZONE 2 COUVERTUE (HF)	H + 30	H + 45	H + 60

**7.2 VOLS VFR**

Pour les vols VFR, le CIV ALGER n'intervient que sur proposition d'un contrôle d'aérodrome.

Dans tous les cas l'aérodrome assure le service d'alerte.

**A) RETARD A L'ARRIVEE**

L'heure H, correspond à l'heure d'arrivée prévue notifiée par l'aéronef ou calculée par le contrôle d'aérodrome.

ZONES	INCERFA	ALERFA	DETRESFA
ZONE 1 COUVERTURE (VHF)	Sur proposition des aérodromes concernés		
ZONE 2 PLN + CTC RADIO	H + 45	H + 60	H + 90
ZONE 3 PLN + NIL RADIO	H + 60	H + 90	QDB

Fréquence	Type d'onde	Usage normal	Veille assurée par ..... (ou Observation)
Fréquences de route en service HF ou VHF	A3	Liaison Air/Sol	stations Aéronautiques du service de contrôle de la Circulation Aérienne Stations Aéronautiques des réseaux HF
121.5 Mhz et 243.0 Mhz	B3	Fréquence Aéronautique d'urgence	Fréquence non-veillées par les organes cde contrôle de circulation aérienne. Veillées par le RCC et les RSCs
500Khz (1)	A1	Fréquence Internationale de détresse  Service Maritime (Radiotélégraphie)	Tous navires d'une certaine importance (guerre et commerce) et stations côtières du trafic maritime Fréquences à utiliser par les aéronefs qu'au-dessus des espaces maritimes ou à une distance raisonnable des côtes. Les messages émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international : H+15 à H+ 18 et H + 45 à H +48 auront le maximum d'efficacité
2182 Khz (2)	A3	Fréquence HF Internationale Maritime d'appel et de détresse. (Radiotéléphonie)	Veille permanente assurée par la plus part des stations côtières des PTT du service mobile maritime. Cette veille n'est pas assurée par les navires. Les signaux de détresse émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international. H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 auront le maximum d'efficacité
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la circulation aérienne	A3	Liaison AIR/SOL et radiogoniométrie VHF	Selon l'aérodrome

- (1) Dans le cas où l'aéronef ne dispose pas d'équipement automatique d'urgence, et si possible, l'appel de détresse doit être précédé immédiatement du signal automatique d'alarme de 12 traits de quatre secondes, avec intervalles d'une seconde entre les traits ;
- (2) Le signal d'alarme, en radiotéléphonie, consiste en deux tonalités de 250 millisecondes chacune, l'une de 2200Hz, l'autre de 1300Hz, transmises alternativement pendant une période minimum de 6 secondes.

**8 Documents OACI applicables :**

ANNEXE 12 : Recherches et Sauvetage.

ANNEXE 13 : Enquêtes sur les accidents d'aéronefs.

DOC 7030 : Procédures complémentaires Régionales pour le service d'alerte et le Service de Recherches et de sauvetage.

Plan de Navigation Aérienne OACI pour la Région AFI

Manuel SAR DOC 7333 (1 ère & 2 ème Partie)

**8.1 Différences entre la réglementation nationale algérienne et l'annexe 12 de l'OACI.**

Les équipes de recherches et de sauvetage étrangères sont soumises à une autorisation préalable pour les missions SAR en Algérie. La demande est à adresser à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie.