Unité – Travail – Progrès

RÉPUBLIQUE DU TCHAD

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

PRIMATURE

MINISTÈRE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ A LA PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE, CHARGÉ DE LA DÉFENSE NATIONALE, DES ANCIENS COMBATTANTS ET DES VICTIMES DE GUERRE

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL

N° 027 /PR/PM/MACMN/MDPRCDNACVG/2016

relatif à l'organisation du Service de Recherche et de Sauvetage pour les Aéronefs en détresse sur le territoire de la République du Tchad

LA MINISTRE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE,

ET

LE MINISTRE DELEGUE A LA PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE, CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE, DES ANCIENS COMBATTANTS ET DES VICTIMES DE GUERRE

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret N°204/PR/2016 du 13 février 2016, portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°216/PR/PM/2016 du 16 février 2016, portant Nomination des Membres du Gouvernement ;
- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu l'Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 mars 2015 portant Code de l'Aviation Civile du Tchad ;
- Vu la Loi N°12/PR/2005 du 16 septembre 2005 portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile ADAC ;
- Vu le Décret N°074/PR/PM/MI/2006 du 25 janvier 2006, portant organisation et fonctionnement de l'ADAC ;

- Vu l'Arrêté N°022/MITAC/SE/SG/ADAC/2015 du 20 mars 2015, portant adoption et promulgation des Règlements Aéronautiques du Tchad ;

ARRÊTENT :

Article 1er :

Le présent arrêté et son annexe organisent le fonctionnement du service de recherches et de sauvetage des aéronefs (SAR) en détresse sur le territoire national du Tchad et en tout autre endroit en vertu des accords signés et des procédures nationales en vigueur.

Article 2 :

Le Secrétaire Général du Ministère de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale, le Secrétaire Général du Ministère des Finances et du Budget, le Secrétaire Général du Ministère Délégué à la Présidence de la République Chargé de la Défense Nationale, des Anciens Combattants et Victimes de Guerre, le Secrétaire Général du Ministère de l'Administration du Territoire, le Secrétaire Général du Ministère de la Sécurité et de l'Immigration, le Secrétaire Général du Ministère de la communication, le Secrétaire Général du Ministère de l'environnement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié partout où besoin sera.

N'Djamena, le 01 JUIN 2016

Pour la Ministre de l'Aviation Civile
et de la Météorologie Nationale

Le Ministre des Infrastructures,
du Désenclavement et du Transport

ADOUM YOUNOUSMI

Le Ministre Délégué à la
Présidence de la République,
Chargé de la Défense Nationale,
des Anciens Combattants et
Victimes de Guerre

RÉPUBLIQUE DU TCHAD
UNITÉ - TRAVAIL - PROGRÈS
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
Le Ministre

BENAÏNDO TATOLA

ANNEXE

ORGANISATION GENERALE DU SERVICE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR) AU TCHAD

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Domaine d'application

La présente annexe définit la politique générale en matière de recherches et sauvetage (SAR) au Tchad.

1.1.2 Dispositions generales

Au Tchad, les services de recherches et sauvetage (SAR) sont organises et fonctionnent conformément aux dispositions générales prévues dans l'annexe12 à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago du 07 décembre 1944 et le Manuel international de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), ainsi :

1. les services de recherches et de sauvetage sont fournis à l'intérieur de la région de recherches et de sauvetage dont le Tchada la responsabilité, pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services fonctionneront en continu.
2. le Centre de Coordination de Sauvetage veille à assurer des services de recherches et de sauvetage dans cette région, individuellement ou en coopération, à prendre des dispositions pour que ces services soient établis et assurés.
3. le Centre de coordination et de sauvetage maintient une étroite collaboration avec les services dont le concours rend plus efficace ses interventions et prête assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident sans tenir compte de la nationalité, du statut des personnes, ou des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

1.1.3 Definitions

Les termes et expressions ci- dessous ont les significations suivantes :

Aéronef de recherches et de sauvetage : Aéronef disposant d'un équipement spécialisé approprié pour la conduite efficace des missions de recherches et de sauvetage.

Amerrissage forcé : Atterrissage forcé d'un aéronef sur l'eau.

Centre de coordination de sauvetage (RCC) : Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage. Ndjamena dispose d'un 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. Douala dispose d'un RSC rattaché au RCC de Ndjamena.

Équipe de recherches 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 se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Moyen de recherches et de sauvetage : Toute ressource mobile, y compris les unités désignées de recherche et de sauvetage, utilisée pour effectuer des opérations de recherches et de sauvetage.

Phase critique : Terme générique qui désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

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 ya 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.

Phase d'incertitude : Situation dans laquelle il ya lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Pilote commandant de bord : 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 normalement 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 recherches et de sauvetage (SRR) : Région de dimensions définies, associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherches 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 recherches et de sauvetage : Exécution de fonctions de suivi de situations de détresse, de communications, de coordination, de recherches et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques et privées, notamment aéronefs, et autres véhicules et installations.

1.1.4 Sigles utilises

ADAC : Autorité de l'Aviation Civile du Tchad ;

AMHS : Système de traitement automatisé des messages aéronautiques ;

ATN : Réseau des Télécommunications Aéronautiques ;

CESAR : Comité d'Etudes et de liaison pour les Recherches et le Sauvetage ;

COSPAS/SARSAT : Système d'Aide aux Recherches et au Sauvetage par Satellites (COsmicheskaya Bonj Sistyema Poiska Avariynich Sudov/Search And Rescue Satellite Aided Tracking) ;

DGE : Direction Générale de l'Environnement ;

DSE : Direction de la Sûreté de l'Etat ;

DGN : Direction de la Gendarmerie Nationale ;

DNAA : Direction de la Navigation Aérienne et des Aérodromes ;

ELT : Emetteur de Localisation d'Urgence (Emergency Location Transmitter) ;

FIR : Région d'Information de Vol (Flight Information Region) ;

IAMSAR : Manuel International de Recherches et Sauvetage Aéronautique et Maritime (International Aeronautical and Marine Search And Rescue Manual) ;

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

ORSEC : Organisation des Secours ;

PIA : Plan d'Interrogation des Aérodromes ;

PIO : Plan d'Interrogation des Organismes de la Circulation Aérienne ;

POB : Nombre de Personnes à Bord (d'un aéronef) (Person On Board)

RCC : Centre de Coordination de Sauvetage (Rescue Coordination Center) ;

RSC : Centre Secondaire de Sauvetage (Rescue Sub Center) ;

RSFTA : Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques ;

SAR : Recherches et Sauvetage d'Aéronefs en détresse (Search And Rescue) ;

SATER : Recherches et Sauvetage sur Terre, concernant un aéronef en détresse (SAuvetage TERrestre) ;

SRR : Région de Recherches et Sauvetage (Search and Rescue Region) ;

SRU : Unité ou équipe de recherches et sauvetage (Search and Rescue Unit) ;

ZA : Zone d'Aérodrome ;

ZVA : Zone Voisine d'Aérodrome.

2. Objectif du service de recherches et sauvetage

L'objectif d'un service SAR est d'assurer avec le maximum d'efficacité le sauvetage d'aéronefs en détresse et celui de ses occupants en temps de paix et, sur demande, d'assurer une participation aéronautique à toutes opérations de sauvetage de vies humaines sur terre et sur l'eau, dans les zones de recherches et sauvetage dont le Tchada la responsabilité.

A cet effet, il est mis en place un cadre juridique, une autorité responsable, des ressources organisées disponibles, des moyens de communication et un personnel capable d'assurer des fonctions de coordination et d'intervention.

Le détail de l'organisation mise en place sera traité au point 4 ci-dessous.

Il s'agit dans le cas du Tchad d'un service interministériel (participation de tous les services publics adéquats et éventuellement civils).

L'efficacité de ce service dépend en grande partie de la rapidité avec laquelle l'aéronef accidenté peut être localisé et les survivants éventuels secourus, malgré la grande étendue des zones d'intervention souvent peu accessibles par voie terrestre. Cette caractéristique principale des opérations SAR, jointe à la nécessité de prévoir des moyens adaptés aux recherches et au sauvetage conduit :

- à la création d'une organisation permanente SAR, avec service d'alerte ;
- à l'emploi d'aéronefs pour la plupart des opérations de recherches et de sauvetage ;
- à l'emploi des moyens de surface (terrestres) dans le cadre des organisations de secours existantes.

3. Attributions générales de l'Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

L'Autorité de l'Aviation Civile du Tchad est chargée de la supervision reglementaire des organismes chargés de la fourniture des opérations SAR.

4. Organisation des operations SAR

4.1 Service de Recherches et de Sauvetage (SRS)

La fourniture du service de recherches et de sauvetage au Tchad est assurée par le Centre de Coordination de Sauvetage de N'djamena(RCC) qui est chargé de l'organisation, de la direction et du contrôle des opérations de recherches et de sauvetage dans les limites des zones dont la responsabilité incombe au Tchad compte tenu des accords internationaux en vigueur.

Ce Centre est placé sous la double autorité du Ministre chargé de l'Aviation Civile qui en assume la direction sur le plan national et international et du Ministre chargé de la défense qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage.

4.2 Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS)

Le Centre de Coordination et de Sauvetage de N'djamena dépend du Ministre chargé de l'Aviation Civile pour tout ce qui concerne l'organisation générale de sa mission internationale.

a. il est subordonné au Ministre chargé des Forces Armées pour tout ce qui est relatif à l'emploi du personnel et du matériel, de la préparation et de l'exécution des opérations de recherches et de sauvetage ;
b. l'organisation des secours en cas d'accident survenant dans un port ou sur un aérodrome civil ou militaire, ou dans leur voisinage, fait l'objet d'une organisation particulière ;
c. des procédures sont définies afin de faciliter la coopération entre les services de recherches et de sauvetage et les services des enquêtes sur les accidents.

4.3 Attributions du Ministère en charge de l'Aviation Civile

Le ministre chargé de l'Aviation Civile a, dans ses attributions :

a. les relations avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et avec les services SAR étrangers ;
b. les relations avec les départements et organismes nationaux susceptibles de prêter leur concours, et la détermination des moyens qu'ils peuvent mettre en œuvre ;
c. l'établissement du budget de l'organisation SAR, y compris l'équipement du Centre de Coordination et de Sauvetage ;
d. le règlement financier des opérations de recherches et de sauvetage, en liaison avec le Ministre chargé des Finances ;
e. le règlement des affaires contentieuses soulevées à l'occasion de ces opérations nonobstant l'application des règlements douaniers dont les dispositions précisent notamment le régime applicable aux marchandises sauvées des sinistres liés à un transport international.

4.4 Attributions du Ministère en charge de la Défense

Le Ministère chargé de la défense a, dans ses attributions, outre la participation de ses techniciens aux études nécessaires :

a. la mise en œuvre et le maintien en condition opérationnelle du Centre de Coordination et de Sauvetage de N'Djamena, notamment l'instruction des personnes et la détermination de la nature et du volume des matériels nécessaires ;
b. le choix des moyens à utiliser et leur engagement.

4.5 Comité d'Etudes et de Coordination pour les Recherches et le Sauvetage

a. Il est créé un comité interministériel dit Comité d'Etudes et de liaison pour les Recherches et le Sauvetage (CESAR) ;
b. Ce comité à caractère technique est chargé de la préparation des recherches et de toutes les décisions communes aux départements dont il dépend dans le cadre de leurs attributions respectives.
c. Il est composé comme suit :
   - le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
   - le Directeur Général des Transports Terrestres;
   - le Directeur Général de la Protection Civile ;
   - le Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air ;
   - le Commandant de la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers du Tchad ;
   - un fonctionnaire chargé des questions SAR ;
   - l'Officier Chef du Centre Coordination de Sauvetage de N'Djaména(RCC) ;
   - un représentant de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).
d. le Comité peut s'adjoindre toute autre personne dont les compétences s'avèrent nécessaires à ses activités ;
e. placé sous l'autorité du Directeur général de l'ADAC, le Comité d'études et de coordination SAR assure notamment, en liaison avec les autres administrations ou services compétents, les fonctions suivantes :

- préparation des décisions en matière de politique générale et d'organisation; secrétariat du comité national de coordination de recherches et de sauvetage ;
- relations avec les organisations internationales, les organismes de recherches et desauvetage étrangers et les administrations nationales ;
- élaboration des procédures et de la réglementation de recherches et de sauvetage, y compris celle des procédures du service d'alerte ;
- définition des programmes de formation ;
- préparation des exercices ;
- préparation d'un projet de budget annuel de recherches et de sauvetage; participation aux études et aux programmes d'équipement ;
- harmonisation des plans d'opération de recherches et de sauvetage avec les autres plans de secours ;
- étude des comptes rendus d'opérations, gestion du programme de contrôle qualité ettenue des statistiques.

4.6 Fonctionnement du service de recherches et de sauvetage

Les dispositions ci-après fixent notamment :

a. les principes à la base de l'action des organismes responsables du service SAR ;
b. les départements ministériels susceptibles de prêter leur concours et la nature de ce concours ;
c. l'aide que peut apporter le RCC en ce qui concerne les opérations de secours terrestre.

4.7 Départements ministériels participant à l'organisation générale du service SAR

Outre les Ministères chargés de l'Aviation Civile et de la Defense, les autorités assurant des fonctions interministérielles en matière de sauvegarde de la vie humaine sur terre (plan ORSEC, Ministères chargé de la Sécurité et de l'Administration Territoriale, etc.) sont aussi étroitement associées à l'organisation SAR.

Des conventions, protocoles d'accord ou instructions avec les différents départements ministériels ou organismes prêtant leur concours pour l'exécution de la mission SAR seront, si nécessaires, établis par Le Bureau de coordination SAR.

Les aéronefs ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation SAR prêtent sans réserve leur concours à cette dernière organisation dans les opérations SAR et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

4.8 Organismes susceptibles d'apporter leur concours lors d'une opération SAR

L'ASECNA

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) assure la fourniture du service d'alerte par ses organismes compétents de la circulation aérienne (Tours de Contrôle, Centre de Contrôle régional, Centre d'Information en Vol) dans la FIR/UIR de N'Djamena. A cet effet, elle est responsable :

a. du déclenchement des différentes phases d'urgence dans les délais prévus par les textes en vigueur ;
b. de la notification du déclenchement de chaque phase au RCC.

L'ASECNA est, en outre, chargée de la transmission, par le réseau RSFTA, ou le réseau AMHS/ATN des messages que le RCC pourrait avoir à transmettre aux organismes de l'aéronautique situés à l'étranger.

4.9 Ministère en charge de la défense

4.9.1 Armée de l'Air

L'Armée de l'Air est responsable du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ainsi que de la détermination des zones de recherches et de la coordination des moyens aériens sur la zone., par l'intermédiaire du centre de coordination de sauvetage.

Ses moyens d'intervention SAR sont précisés dans la Publication d'Informations Aéronautiques (AIP) de l'ASECNA.

4.9.2 Armée de Terre

L'Armée de terre fournit des équipes de recherche ou de sauvetage sur demande du RCC à l'Etat¬major Général des Armées ou directement au Commandant de la Région Militaire territorialement compétente.

4.9.3 Gendarmerie

La Gendarmerie fournit du personnel pour le recueil de renseignements auprès de la population et le sauvetage, la sécurisation des biens des victimes sur le site du sinistre ou sur le site de relocalisation, les constatations et enquêtes, la sécurisation des itinéraires, le gel des lieux du sinistre, l'escorte et l'ouverture des voies vers les centres médicaux.

La Brigade territoriale de Gendarmerie apporte son concours dans la recherche de renseignements, la sécurisation et le gel des lieux dans ses zones de compétence et l'identification des victimes le cas échéant. Elle procède aux enquêtes judiciaires en matière d'accident d'aéronefs.

Le recours aux moyens de la Gendarmerie se fera par le RCCsoit par appel direct aux unités concernées, soit par l'intermédiaire de la hiérarchie adéquate.

4.9.4 Ministère en charge de la Sécurite

4.9.4.1 Direction de la Sécurite Publique

La Direction de la sécurité publique est prévenue par le RCC lors d'une opération afin d'assurer la liaison entre le RCC et les autorités provinciales ou départementales et la coordination des moyens de sauvetage des ministères en charge de la sécurité et de l'administration territoriale.

Leur mise à contribution dans une opération SAR peut être déterminante notamment lors des opérations de secours avec déclenchement du plan national d'organisation des Secours(ORSEC).

Lors d'opérations SAR nécessitant le déclenchement du plan ORSEC, les dispositions réglementaires et opérationnelles sont appliquées en coordination étroite avec le RCC.

Il s'agit notamment des dispositions et moyens relatifs aux :

- Liaisons – Transmissions ;
- Informations – Relations Publiques ;
- Secours – Sauvetage ;
- Police – Circulation – Renseignements ;
- Soins Médicaux et Entraide;
- Transports et Travaux.

4.9.4.2 Autorités Administratives Régionales, Provinciales ou Départementales

Dans chaque région ou province, un plan local de coordination des secours peut être mis en œuvre sous la responsabilité des autorités administratives locales (Gouverneur, préfet, sous-préfet, Maires de Communes urbaines et rurales, chef de canton, chef de village).

La mise en œuvre de ce plan peut être demandée par le RCC aux autorités administratives territorialement compétentes (Gouverneurs, etc.).

Ces autorités administratives doivent, en outre, transmettre l'alerte au RCCpar la voie la plus rapide lorsqu'un accident d'aéronef est porté à leur connaissance.

4.9.4.4 Police de l'Air et des Frontieres

La police de l'air et des frontières est chargée du contrôle sur les aérodromes douaniers de l'identité et des titres de voyage de tous les passagers en provenance ou à destination de l'étranger. Elle est sollicitée dans la recherche et l'exploitation de tous renseignements relatifs à l'activité aérienne (Aviation Générale, Aviation d'Affaires et Aviation Commerciales).

4.9.4.5 Direction de la Police Judiciaire, Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens et Brigades Territoriales de Gendarmerie

La Direction de la police judiciaire, les brigades de gendarmerie des transports aériens et les brigades territoriales de gendarmerie sont chargées de :

a. rechercher et constater des infractions prévues et réprimées par le Code de l'Aviation Civile et par le Code Pénal ;
b. mener des enquêtes administratives ou judiciaires relatives aux accidents d'aviation.

Elles peuvent, le cas échéant, apporter leurs concours aux opérations SATER. Compte tenu de la nature et de l'importance des opérations entreprises, la mise en œuvre de ses services doit être demandée par le RCC à l'autorité territoriale compétente ou à la hiérarchie adéquate.

4.9.5 Ministère en charge des Télécommunications

Le ministère en charge des télécommunications assure, par l'intermédiaire de ses services compétents, la mise à disposition de numéros téléphoniques spéciaux au niveau du RCC en cas de besoin, lors d'une opération réelle.

4.9.6 Ministère en charge de Communication

Afin d'obtenir rapidement des renseignements sur un aéronef présumé en détresse, le RCC peut faire appel aux services de radiodiffusion nationale et privée et demander la diffusion d'un communiqué.

Le texte de ce communiqué est transmis par téléphone et confirmé par écrit.

4.9.7 Ministère en charge des Finances

Direction Générale des Douanes

La participation des moyens du service des Douanes aux opérations de recherches et de sauvetage peut être demandée par le RCC à la Direction Générale des Douanes.

4.9.8 Organismes divers

4.9.8.1 L'Inspection Génerale des Eaux et Forets

Le RCC est habilité, lors d'opérations de sauvetage, à demander l'aide des employés de l'Etat ayant une connaissance approfondie des zones de recherche notamment des Agents Techniques des Eaux et Forêts.

La demande en est adressée au gouverneur de la région qui répercute sur le représentant de l'Inspection locale intéressée (Eaux et Forêts, Agriculture, Génie Rural, Elevage).

Le RCC peut demander l'aide des responsables des Parcs nationaux qui apportent le concours de véhicules et de guides aux opérations de recherches et de sauvetage dans les parcs.

4.9.8.3 Organisation des Recherches et Sauvetage

4.9.8.3.1 Région de Recherches et de Sauvetage (SRR)

Les limites de la région de recherches et de sauvetage sont les mêmes que celles de la région d'information de vol (FIR) de N'djamena.

4.9.8.3.2 Centre de Coordination et de Sauvetage (RCC)

Le Centre de Coordination de Sauvetage pour la région de recherches et de sauvetage de N'Djamena couvre le territoire national du Tchad.

Ce centre dispose d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques, notamment, la langue anglaise. Il fonctionne 24/24 heures.

Les moyens aériens et terrestres dont dispose le RCC sont astreints à une alerte assurée en fonction de leurs caractéristiques, équipements, appartenance, et contraintes inhérentes aux missions qui leur sont propres. Toutefois les aéronefs ou véhicules d'Etat ou privés, préalablement recensés, auxquels le RCC peut faire appel à titre occasionnel, n'assurent aucune alerte à son profit.

Les aéronefs ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation SAR prêtent sans réserve leur concours à cette dernière organisation dans les opérations SAR et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

Le RCC dispose de personnels de recherches et de sauvetage formés, ainsi que des équipements appropriés.

4.9.8.3.3 Moyens de communication de recherches et de sauvetage

Le Centre de Coordination de Sauvetage de N'Djamena dispose 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 principaux et les centres secondaires de sauvetage auxquels il est associé ;
c. les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation ;
d. la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région ;
e. tous les centres de coordination de sauvetage aéronautiques des régions adjacentes ;
f. un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné ;
g. les équipes de recherche et de sauvetage ;
h. les postes d'alerte.

4.9.8.3.4 Équipes de Recherche et de Sauvetage (SRU)

Les éléments des services publics ou privés désignés comme équipes de recherche et de sauvetage sont convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

Ils sont dotés d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

Ils disposent de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

Tout aéronef de recherche et de sauvetage est 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 pourrait être prescrite.

Tout aéronef de recherches et de sauvetage est équipe d'un dispositif de radio ralliement (radiogoniomètre) fonctionnant sur les fréquences de détresse.

Dans la mesure du possible, au moins un des aéronefs qui participent à des opérations de recherches et de sauvetage aura à son bord un équipement de survie largable, à moins qu'on sache qu'il est inutile de ravitailler les survivants par voie aérienne.

Les équipes SAR et d'autres moyens disponibles sont utilisés pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

5 Coopération

5.1.1 Coopération entre les Etats

Le Centre de Coordination et de Sauvetage de N'Djamena (RCC) coordonnera ses opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins du Tchad, en particulier quand ces opérations se dérouleront à proximité des régions de recherche et de sauvetage adjacentes.

La coordination SAR élabore autant que possible, les plans et procédures de recherche et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

Des équipes de recherches et de sauvetage appartenant à d'autres États peuvent être autorisées à pénétrer sur le territoire du Tchad dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants. La demande dans ce sens sera faite directement au RCC qui l'autorisera en accord avec les procédures préétablies à cet effet.

Les autorités d'un autre Etat qui souhaitent que ses équipes de recherches et de sauvetage pénètrent sur le territoire du Tchad à des fins de recherches et de sauvetage doivent transmettre au RCC une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

Le RCC accuse réception d'une telle demande et indique, le plus rapidement possible, les conditions dans lesquelles peut s'effectuer la mission projetée.

Le RCC peut faire demander un appui notamment sous forme d'aéronefs, de personnes ou de matériel.

De même, le RCC est autorisé à faire délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée sur le territoire du Tchad, de ces aéronefs, de ces personnes ou de ce matériel, dans le strict respect des procédures y relatives.

Dans un tel cas, le RCC effectue les démarches nécessaires auprès des services intéressés de Douane, d'Immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée.

Des arrangements seront conclus pour organiser des exercices conjoints pour la formation des équipes de recherches et de sauvetage et des personnels chargés de la coordination des opérations, en vue d'améliorer l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

Des arrangements seront également conclus pour permettre au personnel du RCC d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

5.1.2 Coopération avec d'autres services

Il est fait obligation aux aéronefs, aux services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherches et de sauvetage de prêter leur concours au RCC dans les opérations des recherches et de sauvetage et de fournir toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

Une coordination étroite sera maintenue entre les services concernés pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherches et de sauvetage.

De même le RCC maintiendra une étroite collaboration avec l'organisme d'enquête chargé de procéder aux enquêtes relatives aux accidents ou incidents d'aviation civile et avec les structures qui sont chargés de gérer les victimes.

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

5.1.2.1 Point de contact SAR (SPOC)

Le RCC est le point de contact SAR (SPOC) pour la réception et le traitement initial des messages et données de détresse Cospas-Sarsat.

5.1.2.2 Point de contact pour le registre des balises 406MHz

L'ADAC est le point de contact pour le registre des balises de détresse 406MHz. A cet effet, elle inscrit sur ce registre les balises de détresse équipant les aéronefs immatriculés au Tchad, renseigne et maintient à jour, pour son compte, la base de données internationale pour les balises 406MHz (IBRD) de Cospas-Sarsat le concernant.

5.1.3 Diffusion de renseignements

Le RCC est chargé de publier et diffuser tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire, des équipes de recherches et de sauvetage appartenant à d'autres États.

Le RCC communique les renseignements concernant son plan de conduite des opérations de recherches et de sauvetage lorsque de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage.

Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, le RCC communique au public et aux autorités d'intervention d'urgence 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.

6. Mesures préparatoires

6.1.1 Renseignements préparatoires

Le RCC doit avoir accès en permanence aux renseignements les plus récents concernant les moyens de recherches et de sauvetage dans la SRR N'Djamena indiqués ci-après :

a. équipes de recherches et de sauvetage et postes d'alerte ;
b. organismes des services de la circulation aérienne ;
c. moyens de communication peuvent être utilisés pour les opérations de recherches et de sauvetage ;
d. adresses et numéros de téléphone de tous les exploitants d'aéronef ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans sa zone de responsabilité ;
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.

Le RCC doit avoir accès en permanence à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

a. l'emplacement, les indicatifs d'appel, les heures de veille et les fréquences de toutes les stations radio susceptibles d'être utilisées pour appuyer les opérations de recherche et de sauvetage ;
b. l'emplacement et les heures de veille des services assurant une veille radio, ainsi que les fréquences de veille ;
c. les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel de secours et de survie largable ;
d. 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.

Le RCC établit des procédures détaillées pour la coordination générale des opérations.

Ces procédures comprennent notamment les dispositions relatives :

- à l'exploitation des renseignements sur l'alerte et à la détermination des zones de recherches ; aux méthodes à appliquer pour la direction des opérations (ou exercices) ;
- aux mesures à prendre pour le sauvetage et l'évacuation des victimes;
- à la mise en œuvre des systèmes et moyens de transmission disponibles;
- à la suspension, la reprise ou à l'arrêt définitif des opérations;
- à l'établissement et à la diffusion des comptes rendus d'opération.

6.1.2 Plans de conduite des opérations

Le RCC établit des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherches et de sauvetage dans la SRR de N'Djamena.

Ces plans de conduite des opérations de recherches et de sauvetage doivent autant que possible, être élaborés de concert avec les représentants des exploitants d'aéronefs et les autres organismes publics ou privés qui peuvent aider à assurer des services de recherches et de sauvetage ou en bénéficier, compte tenu de la possibilité d'un nombre élevé de survivants.

Ils doivent spécifier les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, et véhicules employés dans les opérations de recherches et de sauvetage, y compris les aéronefs, et véhicules fournis par d'autres États.

Ces plans de conduite des opérations de recherches et de sauvetage doivent comprendre autant que possible, des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage, notamment :

- la manière dont les opérations de recherches et de sauvetage doivent se dérouler dans la région considérée ;
- l'utilisation des systèmes et moyens de communication disponibles ;
- les mesures à prendre de concert avec les autres Centres de Coordination de Sauvetage ;
- les méthodes permettant d'alerter les aéronefs en vol ;

- les fonctions et prérogatives des personnes qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage ;
- les modifications éventuelles dans le déploiement du matériel qui pourraient s'avérer nécessaires par suite des conditions météorologiques ou autres ;
- les méthodes permettant d'obtenir les renseignements essentiels qui intéressent des opérations de recherches et de sauvetage, tels que les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les NOTAM pertinents, etc. ;
- les méthodes permettant d'obtenir, auprès d'autres Centres de Coordination de Sauvetage, une assistance nécessaire, notamment sous forme d'aéronefs, de personnes ou de matériel ;
- les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherches et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse ;
- les mesures de coopération prises conjointement avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres autorités compétentes pour aider un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite ;
- les plans de conduite d'opérations de recherches et de sauvetage seront intégrés, si cela est possible, aux plans d'urgence des aéroports pour qu'ils prévoient des services de sauvetage dans le voisinage des aérodromes, y compris, dans le cas des aéroports proches d'étendues d'eaux, des services de sauvetage en eau.

6.1.3 Équipes de Recherches et de Sauvetage

Les équipes de recherches et de sauvetage :

- disposent de tous les éléments des plans de conduite des opérations dont elles auront besoin pour l'accomplissement de leurs fonctions;
- informent le RCC de leur état de préparation, qui en retour met à leurs dispositions les moyens des recherches et de sauvetage et une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autres équipements de survie.

6.1.4 Entrainement et exercices

Le Centre de Coordination et de Sauvetage de N'Djamena assure l'entraînement régulier de son personnel affecté aux opérations de recherches et de sauvetage et organise avec les structures concernées, les exercices dans le but d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations SAR.

Les exercices en vraie grandeur, impliquant plusieurs administrations, sont programmés par la coordination SAR tous les deux ans.

6.1.5 Épaves

Le RCC veille autant que faire se peut à ce que les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire national du Tchad soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou d'être à l'origine de confusions lors d'opérations de recherches et de sauvetage ultérieures.

7. Procédures de mise en œuvre

7.1.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

Une administration ou un élément de l'organisation de recherches 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 à ce propos au RCC ou à celui qui lui est accessible.

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

Si le RCC reçoit des renseignements sur un aéronef dans une situation critique émanant d'autres sources que des organismes des services de la circulation aérienne, il détermine la phase critique à laquelle correspond la situation et applique les procédures correspondantes.

7.1.2 Procédures applicables par le Centre de Coordination de Sauvetage de N'Djamena pendant les phases critiques

a) Phase d'incertitude (INCERFA)

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le RCC maintient 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 et informations reçus.

b) Phase d'alerte (ALERFA)

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le RCC, alerte immédiatement les équipes de recherches et de sauvetage et déclenche les mesures nécessaires.

c) Phase de détresse (DETRESFA)

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

- déclenche immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherches et de sauvetage ;
- détermine la position probable 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 ;
- avertit l'exploitant d'aéronef, lorsque cela est possible, et le tient au courant du déroulement des opérations ;
- avertit les autres Centres de Coordination de Sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner ;
- informe l'organisme des services de la circulation aérienne, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source ;
- demande sans tarder à des aéronefs, 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 :
  i. 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 (EL T) ;

ii. de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse ;

- établit, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherches et/ou de sauvetage et le communique, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations ;
- au besoin, modifie le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation ;
- avise les services compétents chargés de mener les enquêtes sur les accidents ;
- avise l'État d'immatriculation de l'aéronef.

d) Déclenchement des opérations de recherches 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 recherches et de sauvetage, les dispositions ci-après seront prises :

i. lorsqu'un Centre de Coordination de Sauvetage est avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'a pris les mesures voulues, il prend les dispositions nécessaires et coordonne avec les centres de coordination de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui prend immédiatement la responsabilité des opérations.

ii. 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 recherches et de sauvetage sera 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 recherches 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.

Une fois la phase de détresse déclarée, le centre de coordination de sauvetage responsable de la coordination générale signale 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 reçoivent des éléments d'information concernant l'urgence les transmettent au centre responsable de l'ensemble des opérations.

e) Transmission de renseignements à l'aéronef pour lequel a été déclarée une phase critique.

Le centre de coordination de sauvetage chargé des opérations de recherches et de sauvetage transmet, 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 recherches et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

7.1.3 Procédures applicables dans le cas ou l'exécution des opérations depend de deux ou plusieurs états contractantsde l'OACI

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherches et de sauvetage incombe à plusieurs États, le Centre de Coordination de Sauvetage de N'Djamena agira conformément au plan de conduite des opérations pertinent en coordonnant son action avec celles des autres centres concernés.

7.1.4 Procédures applicables par les services charges des opérations SAR

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

- donnent des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et portent ces instructions à la connaissance du RCC ;
- tiennent le RCC au courant du déroulement des opérations.

7.1.5 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage - fin et suspension des operations

Les opérations de recherches et de sauvetage se poursuivront, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'auront pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il restera un espoir raisonnable de sauver des survivants.

Il incombe normalement au RCC de décider de la fin des opérations de recherches et de sauvetage.

Une fois la mission de recherches et de sauvetage accomplie, ou quand un centre de coordination de sauvetage estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence sera annulée, les opérations de recherches et de sauvetage seront terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés seront informés sans délai.

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

Les renseignements pertinents reçus par la suite seront évalués et les activités de recherches et de sauvetage reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

7.1.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident

Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherches et de sauvetage sur place, le RCC, chargera une ou plusieurs équipes présentes sur les lieux de coordonner l'ensemble des 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.

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

- garde le contact visuel avec l'aéronef en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par un centre de coordination de sauvetage que sa présence n'est plus nécessaire ;

- détermine la position de l'autre aéronef en détresse ;
- communique de manière appropriée au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus grand nombre possible de renseignements notamment :
  i. le type, l'identification et l'état de l'aéronef en détresse ;
  ii. la 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 aérienne ;
  iii. l'heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné);
  iv. le nombre de personnes vues ;
  v. les personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef en détresse ;
  vi. les conditions météorologiques sur place ;
  vii. l'état physique apparent des survivants ;
  viii. la meilleure route apparente au sol pour atteindre l'aéronef en détresse.
- se conforme aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services 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, ledit aéronef dirige 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, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il passe 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.

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 largue, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communique lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef indique si le signal a été compris ou non et, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

Note: Les signaux visuels applicables dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont ceux publiés dans le Volume 11/ du document 9731de l'OACI sont applicables.

7.1.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de detresse

Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef intercepte une transmission de détresse, il doit, 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 centre approprié de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services 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 dirige, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

7.1.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits dans le Doc 9731 de l'OACI, ceux-ci auront le sens indiqué dans ce document. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.

Lorsqu'il apercevra l'un quelconque des signaux décrits dans ce document, le pilote prendra toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ledit document.

7.1.9 Constitution des dossiers

Le RCC tient un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherches et de sauvetage dans sa région de responsabilité.

Le RCC doit, dans la mesure du possible, formuler des avis sur les opérations de recherches et de sauvetage effectuées dans sa région. Ces avis doivent 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 peuvent éventuellement être communiqués à l'OACI par l'intermédiaire de l'ADAC pour information et diffusion le cas échéant.

8. Signaux pour les recherches et le sauvetage

8.1.1 Code de signaux visuels sol-air

a) Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants :

	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 directionj	J

b) Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de sauvetage:

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

c) Les signaux auront une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et seront 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.

8.1.2 Signaux air-sol

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.

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

Liste des réferences

- OACI Annexe 12 : 8éme édition - juillet 2007, RAT 12 ;
- OACI Doc 7474 ;
- OACI Doc 9731 – Volume I, II et III ;
- Décret N° 038/PR/MTPT/04 du 10 février 2004, portant création des Services des Recherches et de Sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) au Tchad ;
- Arrêté N°2631/PR/PM/MIT/SE/2011 du 09 Août 2011 portant organisation et Fonctionnement du Services de recherches et Sauvetage ;
- Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 mars 2015 portant Code de l'Aviation Civile du Tchad ;
- Loi N°012/PR/2005 du 16 septembre 2005, portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- Décret N°074/PR/PM/MI/2006 du 25 janvier 2006, portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) ;
- Arrêté N°005/PR/PM/MI/ADAC/2007 du 22 février 2007, portant adotion et publication des Réglements Aéronautiques du Tchad (RAT) ;
- Convention de Dakar révisée relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) adoptée à Ouagadougou, au Tchad, le 12 janvier 2010, et signée à Libreville, en République Gabonaise, le 28 avril 2010.