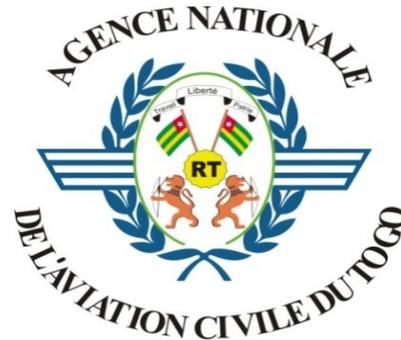


République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 12

RECHERCHES ET SAUVETAGE

(SAR)

1^{ère} édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

ARRETE N° 027/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement
aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetages



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
Recherches et sauvetage

Page: **ADM 2 de 37**
Révision: 00
Date: 01/07/2015

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
Recherches et sauvetage

Page: **ADM 3 de 37**
Révision: 00
Date: 01/07/2015

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 12	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM	6-7	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG EXIGENCES	8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SPECIFICATIONS INTERNATIONALES	9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 1	10-11	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 2	12-16	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 3	17-19	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 4	20-23	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 5	24-29	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG APPENDICES	30	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE	31-34	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
Recherches et sauvetage

Page: **ADM 5 de 37**
Révision: 00
Date: 01/07/2015

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	Nr Amendement	Date	Motif d'Amendement



TABLE DES MATIÈRES

		Page
SPÉCIFICATIONS INTERNATIONALES		9
CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES		10
1.1	Définitions	10
1.2	Abréviations et acronymes	11
CHAPITRE 2 : ORGANISATION		12
2.1	Services de recherche et de sauvegarde	12
2.2	Régions de recherche et de sauvetage	13
2.3	Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage	14
2.4	Communications de recherche et de sauvetage	14
2.5	Équipes de recherche et de sauvetage	15
2.6	Équipement de recherche et de sauvetage	15
CHAPITRE 3 : COOPERATION		17
3.1	Coopération les états	17
3.2	Coopération avec d'autres services	18
3.3	Diffusion de renseignements	19
CHAPITRE 4 : MESURES PREPARATOIRES		20
4.1	Renseignements préparatoires	20
4.2	Plans de conduite des opérations	21
4.3	Équipes de recherche et de sauvetage	22
4.4	Entraînement et exercices	22
4.5	Épaves	23
CHAPITRE 5 : PROCEDURES DE MISE EN OEUVRE		24
5.1	Renseignements relatifs aux cas critiques	24



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

Recherches et sauvetage

Page: **ADM 7 de 37**
Révision: 00
Date: 01/07/2015

5.2	Procédures applicables par le centre secondaire de coordination de sauvetage pendant les phases critiques	24
5.3	Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants	26
5.4	Procédures applicables par les services chargés des opérations	26
5.5	Procédures applicables par le centre secondaire de coordination de sauvetage - fin et suspension des opérations	27
5.6	Procédures applicables sur les lieux d'un accident	27
5.7	Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse	29
5.8	Signaux pour les recherches et le sauvetage	29
5.9	Constitution des dossiers	29
APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE		31



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
Recherches et sauvetage

Page: **ADM 8 de 37**
Révision: 00
Date: 01/07/2015

EXIGENCES



SPÉCIFICATIONS INTERNATIONALES

Note 1. — Le présent règlement élaboré sur la base de l'annexe 12 de la Convention de Chicago devra être complété dans la mise en œuvre des exigences établies par le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), Volume I — Organisation et gestion, Volume II — Coordination des missions, et Volume III — Moyens mobiles (Doc 9731). Ces obligations, en ce qui concerne la fourniture de services SAR, établies dans le présent règlement sous forme de spécifications devront respecter les lois et accords internationaux signés par le Togo.

Note 2 — Dans le présent règlement, pour toute fin de mise en œuvre des spécifications techniques :

- *les spécifications formulées au « présent de l'indicatif » ou au « futur de l'indicatif » sont celles dont l'application est nécessaire et obligatoire par les exploitants. Elles sont des « exigences »*
- *les spécifications formulées au « présent du conditionnel » sont celles dont l'application est recommandée aux exploitants dans la mesure du possible dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne. Elles sont des « recommandations »*

De même, les notes introduites dans le présent règlement sont à titre explicatif ou de commentaire.

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 DÉFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

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 de 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.

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 se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de 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.

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 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.

Phase d'incertitude : Situation dans laquelle il y a 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 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.

1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

JRCC: Joint Rescue Coordination Centre (Centre conjoint de coordination de sauvetage)

RCC: Rescue Coordination Centre (Centre de coordination de sauvetage)

RSC : Rescue SubCentre (Centre secondaire de sauvetage)

SAR : Search And Rescue (Recherche et sauvetage)

SRR : Search and Rescue Region (Région de recherche et de sauvetage)

2.1.3 Afin d'assurer des services de recherche et de sauvetage, 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 Lorsque la fourniture des services de recherche et du sauvetage est rendue par des centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts, une coordination la plus étroite possible doit être établie et assurée entre ces centres.

2.1.5 Des mécanismes doivent être établis pour faciliter la cohérence et la coopération entre les services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes

2.1.6 Lorsque c'est possible, un centre conjoint de coordination de sauvetage doit être établi pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes

2.2 Régions de recherche et de sauvetage

2.2.1 Les limites des régions de recherche et de sauvetage à l'intérieur desquelles il est assuré des services de recherche et de sauvetage seront contiguës et ne doivent pas chevaucher.

Note 1.— Les régions de recherche et de sauvetage sont établies dans le but de permettre la mise en place d'une infrastructure de communications appropriée, l'acheminement rapide des alertes de détresse et une bonne coordination opérationnelle afin d'appuyer efficacement les services de recherche et de sauvetage. Des États voisins peuvent coopérer à l'établissement de services de recherche et de sauvetage dans une même région SAR.

Note 2.— Les limites des régions de recherche et de sauvetage sont déterminées compte tenu de facteurs techniques et opérationnels; elles ne correspondent pas aux frontières entre les États.

Note 3 Les zones de responsabilité à l'intérieur desquelles les services de recherches et de sauvetages sont assurés par le sous-centre de coordination de Lomé sont définies comme suit :

Sur mer, les limites coïncident avec celles de la TMA (Zone terminale d'approche) de Lomé ;

Sur terre , les limites correspondent avec les découpages administratifs (préfectures) du territoire togolais.

2.2.1.1 Lorsque cela est possible, les régions de recherche et de sauvetage doivent coïncider avec les régions d'information de vol correspondantes. Les régions établies au-dessus de la haute mer devraient coïncider avec les régions de recherche et de sauvetage maritimes.

Note :la région de recherche et sauvetage d'Accra (SRR Accra) dont dépend le sous centre SAR de Lomé coïncide avec la région d'information de vol correspondante (FIR Accra)

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 2 14 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

2.3 CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE ET CENTRES SECONDAIRES DE SAUVETAGE

2.3.1 Réserve

2.3.2 Lorsque cela permettra d'améliorer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage à l'intérieur du Togo, dont l'espace aérien est totalement compris dans une région de recherche et de sauvetage un sous centre de coordination de sauvetage doit être établi et subordonné au centre de coordination de sauvetage de la région de recherches et sauvetage correspondante.

Note : par accord régional de navigation aérienne, la région d'information de vol (FIR Accra) et la région de recherche et sauvetage d'Accra regroupe les espaces aériens de quatre Etats contractants dont le Togo. Toutefois le Togo dispose d'un centre secondaire de sauvetage (RSC-Lomé) en vue d'appuyer le centre de coordination de recherche et de sauvetage de la région de recherche et de sauvetage d'Accra

2.3.3 —Chaque sous centre de coordination de recherche et sauvetage SAR doit être doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

2.3.4 Le personnel du sous centre de coordination SAR participant aux communications radiotéléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

2.3.5 Lorsque 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 sous centre de coordination de sauvetage de Lomé, des organismes appropriés des services publics ou privés doivent être désignés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

Note : de part leurs fonctions et missions, la gendarmerie, la police, la préfecture, les chefs lieux de région, les chefs canton etc..doivent alerter le sous centre de recherche et de sauvetage pour toute situation critique d'un aéronef en détresse, accident et à cet effet sont sensibilisés sur les activités SAR.

2.3.6 Chaque centre secondaire de sauvetage doit tenir à jour ses coordonnées dans le répertoire OPS Control.

2.3.7 Chaque centre secondaire de sauvetage doit s'inscrire au répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) et maintenir son accès.

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

2.4 COMMUNICATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 2 15 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

2.4.1 Réserve

Note : Par accord régional de navigation aérienne, le Ghana a accepté d'établir le centre de coordination de recherches et de sauvetage –pour assurer les services SAR dans la région de recherches et sauvetage de la FIR Accra composée du Ghana, du Togo, du Bénin et du Sao tome principe. Pour appuyer cette assistance régionale, le Togo a établi un sous centre SAR (RSC-Lomé) opérationnel depuis mai 2011.

2.4.2 Chaque centre secondaire de sauvetage doit prendre des dispositions pour s'équiper de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les centres de coordination de sauvetage voisins;
- b) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique;
- c) les équipes de recherche et de sauvetage;
- d) les postes d'alerte.
- e) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé
- f) le centre de contrôle de mission Cospas-Sarsat de l'Espagne

2.5 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

2.5.1 Les éléments du service public ou privé convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage doivent être désignés comme équipes de recherche et de 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 devront 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 devront être dotées d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

2.6.2 Les équipes de recherche et de sauvetage devront 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 devra 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 prescrite.

2.6.4 Tout aéronef de recherche et de sauvetage devra être équipé d'un dispositif de radio-ralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 2 16 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	--

Note 1. — Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans les RANT 6 PART OPS 1, 2 et 3.

Note 2. — Des spécifications relatives aux ELT figurent dans le RANT 10, Volume III.

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

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2 182 kHz, 4 125 kHz et 121,5 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment la fréquence 121,5 MHz.

Note.— Au 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 français, en anglais et en espagnol par l'Organisation maritime internationale sous les cotes 1995F, 1994E et 1996S respectivement.

2.6.7 L'un au moins 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 Lorsque cela est possible un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs devrait être entreposé à des aérodromes appropriés.

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



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 leur territoire, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel;

c) à faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée. .

3.1.7 7 Le sous centre de coordination de sauvetage est autorisé sur demande d'autres centres de coordination de sauvetage, à leur prêter assistance, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel..

3.1.8 Afin d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage, des arrangements doivent être conclus, en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des du RSC et des équipes de recherche et de sauvetage du Togo avec celles, d'autres États et exploitants, devront être conclus..

3.1.9 Le Togo devra conclure des arrangements visant à permettre au personnel de ses et centres secondaires d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

3.2 COOPÉRATION AVEC D'AUTRES SERVICES

3.2.1 Le Togo prendra des dispositions nécessaires pour que les aéronefs et navires ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherche et de sauvetage prêtent 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 Pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage, une coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les autorités aéronautiques et maritimes compétentes

Note : dans le cadre de la fourniture des services de recherches et de sauvetage réalisés par le sous centre SAR de Lomé, un arrêté interministériel a désigné des membres pour rendre opérationnel ce sous centre. Ces membres comprennent le personnel de l'armée de l'air, de la marine nationale, des fournisseurs des services de la circulation aérienne etc.

3.2.3 Les services de recherche et de sauvetage du Togo doivent coopérer avec les services chargés 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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 3 19 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

devraient être accompagnées chaque fois que possible de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.

3.2.5 –Un point de contact SAR disponible 24 heures sur 24 doit être désigné pour ~~assurer~~ la réception et l'accusé de réception des données d'alerte de détresse Cospas-Sarsat: qui veille à alerter en temps voulu le RCC ou le RSC responsable du déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage nécessaire.

Note : Le point de contact SAR est le centre secondaire SAR de Lomé.

3.3 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

3.3.1 Le Togo publiera et diffusera tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur son territoire, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États, ou encore inclura ces renseignements dans des arrangements relatifs à des services de recherche et de sauvetage.

3.3.2 Le Togo communiquera, par l'intermédiaire des centres de coordination de sauvetage d'Accra des renseignements concernant son 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, les dispositions établies doivent permettre de communiquer 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 4 21 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

4.1.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, tout centre secondaire de recherches et de sauvetage dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes doit ~~evra~~ 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.

Note. — Ces renseignements peuvent être conservés dans les centres de coordination de sauvetage ou doivent pouvoir être obtenus facilement.

4.1.4 Réservé

4.2 PLANS DE CONDUITE DES OPÉRATIONS

4.2.1 Tout centre secondaire de recherches et de sauvetage devra établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans sa région.

4.2.2 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage devront 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 plans de conduite des opérations devront spécifier 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, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

4.2.4 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage doivent ~~evrent~~ comprendre des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage, notamment :

- a) la manière dont les opérations de recherche et de sauvetage doivent se dérouler;
- b) l'utilisation des systèmes et moyens de communication disponibles;
- c) les mesures à prendre de concert avec les autres centres de coordination de sauvetage;
- d) les méthodes permettant d'alerter les aéronefs en vol et les navires en mer;
- e) les fonctions et prérogatives des personnes participant aux opérations de recherche et de sauvetage;
- f) les modifications éventuelles dans le déploiement du matériel qui pourraient s'avérer nécessaires par suite des conditions météorologiques ou autres;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 4 22 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

g) les méthodes permettant d'obtenir les renseignements essentiels qui intéressent des opérations de recherche et de sauvetage, comme les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les NOTAM pertinents, etc.;

h) les méthodes permettant d'obtenir, auprès d'autres centres de coordination de sauvetage, une assistance éventuellement nécessaire, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel;

i) au 26 novembre 2026, les méthodes pour obtenir une approbation permettant aux équipes de recherche et de sauvetage d'un État d'assistance d'entrer dans le territoire de l'État du RCC ;

ii) les méthodes permettant d'assister un aéronef en détresse qui est contraint de faire un amerrissage forcé dans les manœuvres de rendez-vous avec des navires;

kj) les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherche et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse;

lk) les mesures de coopération à prendre en conjonction 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.

4.2.5 Dans le cas des aérodromes côtiers, des plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage doivent être intégrés aux plans d'urgence des aéroports pour que des services de sauvetage soient prévus dans le voisinage des aérodromes, ainsi que des services de sauvetage en eau.

4.3 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage devra :

- a) connaître tous les éléments des plans de conduite des opérations prescrits au § 4.2 dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions;
- b) tenir son centre de coordination de sauvetage informé de son état de préparation.

4.3.2 Tout sous centre de recherches et sauvetage devra :

- a) tenir prêts les moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant;
- b) maintenir une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie et de sauvetage.

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, tout sous centre de sauvetage doit prévoir l'entraînement régulier de son personnel affecté à ces opérations et organiser, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.

Au 26 novembre 2026, afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, tout centre secondaire de sauvetage doit prévoir pour son personnel affecté à ces opérations, un entraînement et des exercices réguliers se déroulant, 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.

Note.— Le besoin d'entraînement et d'exercices réguliers peut être modéré en fonction de la fréquence des interventions réelles de recherche et de sauvetage qui démontrent une performance satisfaisante et efficace en matière de recherche et de sauvetage.

4.5 ÉPAVES

(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

Les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire togolais ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer dans les régions de recherche et de sauvetage dont le Togo 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.

4.5 Lieux d'accidents et épaves

(Applicable au 26 novembre 2026)

4.5.1 Tout centre secondaire de sauvetage veille à ce que son personnel de recherche et de sauvetage qui peut être appelé à intervenir sur le lieu d'un accident d'aéronef soit formé à la gestion des risques sanitaires potentiels liés à son travail.

Note.—Des orientations sur des pratiques efficaces en matière de santé professionnelle applicables aux lieux d'accidents d'aéronefs figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie I — Organisation et planification (Doc 9756) et la Circulaire 315 — Dangers des lieux d'accidents d'aviation.

4.5.2 Les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire togolais ou, dans le cas des accidents survenus



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

Recherches et sauvetage

Page: **CHAP 4** 24 de 37

Révision: 00

Date: 01/07/2015

en haute mer dans les régions de recherche et de sauvetage dont le Togo 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 5 25 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

5.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CAS CRITIQUES

5.1.1 Toute administration, tout service public, toute personne ou entité au Togo qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique doit communiquer immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre secondaire de sauvetage.

5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, tout centre secondaire de sauvetage devra évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

5.1.3 Lorsqu'un centre secondaire de sauvetage 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, il devra déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes.

5.2 —PROCÉDURES APPLICABLES PAR LE CENTRE SECONDAIRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE PENDANT LES PHASES CRITIQUES

5.2.1 Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le centre secondaire de sauvetage devra 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 centre secondaire de sauvetage devra 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 centre secondaire de sauvetage devra :

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, évaluera le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminera l'étendue de la zone à explorer;

c) avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tiendra au courant du déroulement des

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 5 27 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

a), le centre secondaire de sauvetage prendra de sa propre initiative les dispositions spécifiées au § 5.2 et confèrera avec les centres de coordination de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui devra prendre immédiatement la responsabilité des opérations lorsque le centre secondaire de sauvetage sera avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'aura pris les mesures voulues.

b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, le centre de coordination de sauvetage qui coordonnera les opérations de recherche 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 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 signalera 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 les transmettront 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.

Tout centre secondaire de sauvetage devra 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 incombera à plusieurs États contractants, le Togo agira conformément au plan de conduite des

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 5 28 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demandera.

5.4 PROCÉDURES APPLICABLES PAR LES SERVICES CHARGÉS DES OPÉRATIONS

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

- a) donner des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et porter 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 CENTRE SECONDAIRE ET /OU LE CENTRE DE SAUVETAGE — FIN ET SUSPENSION DES OPÉRATIONS

5.5.1 Les opérations de recherche 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.

5.5.2 Il incombera au centre de coordination de sauvetage responsable d'Accra de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage.

Note. — Les États contractants auront peut-être besoin de faire participer d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

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

5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre de coordination de sauvetage et /ou le centre secondaire de sauvetage devra suspendre provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et informera 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 reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

5.6 PROCÉDURES APPLICABLES SUR LES LIEUX D'UN ACCIDENT



(PROCÉDURES APPLICABLES SUR UN LIEU DE DETRESSE)

5.6.1 –Tout centre secondaire de sauvetage devra charger 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 lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place.

5.6.2 –Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse devra procéder comme suit, dans la mesure où cela sera 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 centre de coordination de sauvetage 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 centre secondaire et /ou au centre de sauvetage ou à l'organisme des services de la circulation aérienne 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 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;

- au 26 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre le lieu de détresse ;

- au 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 centre secondaire et/ou du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.



5.6.2.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, Ssi le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit 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 recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre secondaire et/ou le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme 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 recherche et de sauvetage.

5.6.2.1 Au 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 dirigera 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 centre de coordination de sauvetage/ou le centre secondaire de sauvetage approprié ou l'organisme 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 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 devra larguer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communiquer lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

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

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

Note. —Jusqu'au 25 novembre 2026, les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés dans le Volume III du Doc 9731.

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

5.6.6 Au 26 novembre 2026, lorsqu'il a à son bord, conformément au § 2.6.9, un dispositif permettant de mesurer la dérive réelle à la surface, un aéronef de recherche et de sauvetage devrait

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: CHAP 5 31 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	---

larguer le dispositif dès qu'il a atteint le lieu d'un accident.

Note.— L'emploi de dispositifs de ce type contribuera à la planification précise de la zone de recherche et, par conséquent, réduira au minimum le temps de recherche.

5.7 –PROCÉDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTÉ 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 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 diriger, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

5.7 PROCÉDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTÉ UN MESSAGE DE DÉTRESSE

(Applicable au 26 novembre 2026)

5.7.1 Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera 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 message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose;
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers le lieu de la détresse ; et
- f) chercher 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 :

a) doit consigner et signaler dès que possible la position où la transmission a été reçue la première fois ;

b) ne doit modifier aucun paramètre du réglage silencieux de la radio de bord ; et

c) si c'est possible, continue de veiller la fréquence jusqu'à ce que le signal cesse et signale la situation au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme responsable des services de la circulation aérienne compétent.

Note.— Le maintien des paramètres du réglage silencieux à partir du moment où la transmission est captée pour la première fois jusqu'au moment où le signal cesse permet de fournir aux centres de coordination du sauvetage la position potentielle la plus précise possible de la balise de détresse.

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 auront le sens indiqué dans cet Appendice. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.

5.8.2 Lorsqu'il apercevra l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice, le pilote prendra 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 Tout centre de coordination et/ou centre secondaire de sauvetage devra tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement de ses services de recherche et de sauvetage.

5.9.2 Tout centre secondaire et/ou le centre de coordination de sauvetage du Togo devrait formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées. 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 seront communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

Recherches et sauvetage

Page: **APP** 33 de 37

Révision: 00

Date: 01/07/2015

APPENDICES

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>Page: APP 34 de 37</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	---	--

APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. — Voir Chapitre 5, § 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;

Note. — À cause du niveau de bruit élevé à bord des navires, les signaux sonores des alinéas 2) et 3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa 1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire. La répétition de ces manœuvres a 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 § 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.

Note. — Voir la note qui suit le § 1.1, alinéa b) 3).

2. Code de signaux visuels sol-air

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

<i>N°</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
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 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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

Recherches et sauvetage

Page: **APP 37 de 37**

Révision: 00

Date: 01/07/2015

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.