

Paris, le 20/09/2023

*Direction des services de la Navigation aérienne
Direction de la Stratégie et des Ressources
Département Recherche et Sauvetage*

**Mesdames et Messieurs les chefs de services
de la Navigation aérienne,
Mesdames et messieurs les chefs de centres
de recherches et sauvetage,
Mesdames et messieurs les chefs de centres
désignés comme SPOC¹
et Mesdames et messieurs les présidents des
organisations représentant les compagnies
aériennes opérant en France (Métropole et
outre-mer)**

Nos réf. : 23 05 1 DSNA-DSR-SAR

Vos réf. : -

Affaire suivie par : Bruno Commarmond
bruno.commarmond@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 33(0)1 58 09 36 30

Courriel : dsna-departement-sar-bf@aviation-civile.gouv.fr

**OBJET : SAR / PROCEDURES ELT/DT
PJ : ANNEXES**

Préambule

Depuis le 1^{er} janvier 2023, Cospas-Sarsat est en mesure de distribuer de manière opérationnelle les données d'un nouveau type de balise de détresse, l'ELT(DT).

Cette balise de suivi des détresses a été spécifiquement développée pour répondre aux nouvelles exigences de l'OACI dans le cadre de son système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). **Les ELT(DT)s ont été conçues pour être activées, automatiquement ou manuellement, alors que l'avion est encore en vol.** Les messages des ELT(DT) seront distribués par les centres de contrôle des missions (MCC) directement aux centres de recherches et de sauvetage (RCC) et indiqueront qu'un accident est susceptible de se produire.

Les premiers aéronefs équipés d'ELT(DT) sont entrés en service à compter d'avril 2023.

A ce jour, la base de données centralisatrice, « Location of an Aircraft in Distress Repository » (LADR) n'est pas opérationnelle. Une procédure transitoire doit donc être mise en œuvre afin de gérer au mieux les alertes ELT(DT) dans l'attente de l'emploi optimal des balises ELT (DT) et du LADR.

¹ SARSAT Point of Contact

Coordinateur national en matière de SAR (Search and Rescue) aéronautique, le Département SAR de la DGAC vous propose, à travers cette lettre, les éléments suivants visant,

- d'une part, à préparer la procédure qui prévaudra à la mise en service du LADR,
- d'autre part, à mettre en œuvre dès à présent la procédure transitoire dans l'attente de cette mise en service.

Mise en service effective des balises ELT(DT)

Les données des balises ELT(DT) peuvent être distribuées de manière opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2023 par Cospas-Sarsat.

Les premiers aéronefs équipés sont entrés en service depuis avril 2023.

Mise en service du LADR en préparation

La distribution des données s'articule de la manière suivante entre les entités SAR (RCC, MCC, dispositif Cospas-Sarsat), les entités ATS (Air Traffic Services) et les compagnies aériennes autour du LADR :

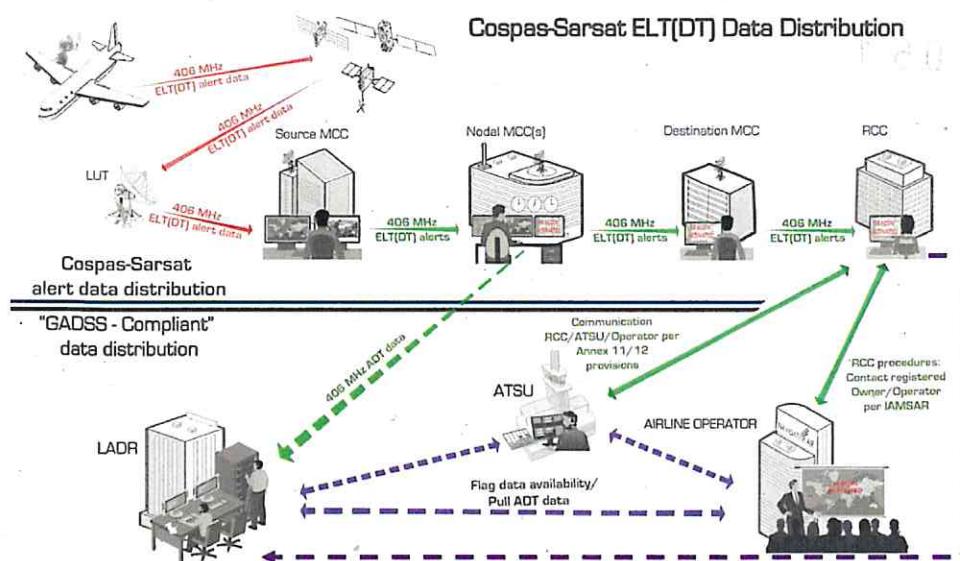


Schéma de distribution des balises ELT(DT) (document C/S G.010 – A.4.7.3)

Le LADR sera exploité par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et enverra des notifications - non considérées comme des alertes - aux utilisateurs enregistrés lorsque des données correspondant à leur profil d'utilisateur seront présentes.

Les profils utilisateurs envisagés correspondent à l'heure actuelle à une zone géographique - une ou plusieurs zones de responsabilité pour un RCC ou un organisme de la circulation aérienne (ATSU : Air Traffic Services Unit), un ou plusieurs aéronefs pour les opérateurs aériens.

Une fois le LADR opérationnel, les échanges d'information seront opérés comme indiqué sur le schéma ci-dessus, de manière nominale à travers le LADR.

L'exemple de procédure en annexe, plus particulièrement destinée aux RCC met en évidence les actions en cas de message de détresse.

Inscriptions à l'OPS CTRL puis au LADR des entités SAR, des entités ATS et des compagnies aériennes :

Toutes les entités participant à cette organisation de la SAR et souhaitant accéder aux données du LADR devront d'abord s'inscrire au « répertoire de contrôle des opérations » de l'OACI (<https://www4.icao.int/opsctrl>, appelé « OPS Control Directory » ou « OPS CTRL ») puisque les points de contact de l'OPS Control Directory seront utilisés pour établir l'accès au LADR.

Préalable à ces inscriptions à l'OPS CTRL puis au LADR : la désignation d'un point focal étatique, administrateur national des droits d'accès

L'OACI a indiqué que les RCC n'avaient pas encore accès à l'OPS CTRL. L'OACI enverra une lettre aux États pour informer les autorités SAR lorsque la fonctionnalité sera disponible et que les demandes d'accès pourront être soumises et traitées.

1. Un point focal étatique (une autorité unique identifiée pour chaque Etat) devra demander un compte. La procédure de demande d'ouverture de compte sera incluse dans la lettre aux États mentionnée ci-dessus.
2. L'OACI vérifiera et approuvera, le cas échéant, l'organisme comme point focal pour l'Etat selon une procédure qui reste à déterminer.
3. Le point focal de l'État sera alors administrateur des comptes pour son propre gouvernement. Seul le point focal de l'État pourra modifier les données organisationnelles dans l'OPS CTRL. Les autres utilisateurs autorisés par le point focal national auront un accès en lecture seule à ces données.

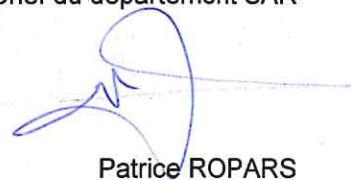
Nota : le Département SAR n'a pas connaissance, à ce jour, du point focal qui sera désigné pour la France.

Dans l'attente du fonctionnement nominal du LADR

Dans l'attente de la mise en service du LADR et en cas de besoin par la suite, les échanges d'informations mentionnés au point 5 de la procédure en annexe, seront systématiquement opérés par tous les moyens disponibles, par appel téléphonique, par e-mail ou tout autre type de message.

A travers ces échanges entre les opérations des compagnies aériennes concernés, les services de contrôle aérien et les centres de recherches et de sauvetages, il s'agira de lever le doute sur la situation de l'avion à la suite d'une émission de détresse ELT(DT).

Chef du département SAR



Patrice ROPARS

Copie à :

- MAIRC
- DSR/D

Annexe

Type de conduite à tenir en cas de réception d'un message de détresse « SIT 185 » par un RCC

Les messages des ELT(DT)s seront distribués par les MCC directement aux centres de recherches et de sauvetage (RCC) et indiqueront qu'un accident est susceptible de se produire.

Une ELT(DT) peut être codée soit comme une balise de première génération (FGB), soit comme une balise de deuxième génération (SGB). Actuellement, toutes les balises opérationnelles sont des FGB.

Les autorités responsables du service d'alerte et du SAR doivent élaborer des procédures pour répondre de manière appropriée aux messages de détresse émanant d'un aéronef encore en vol.

A titre d'exemple pour la préparation des procédures à mettre en œuvre une fois le LADR en service, les actions suivantes sont proposées aux RCC après la réception d'un message d'alerte « SIT 185 » provenant d'une ELT(DT).

1. Dans son nouveau format, le message « SIT 185 » informe de la détection d'un signal provenant du nouveau type de balise, l'ELT(DT). Le paragraphe 1 du message « SIT 185 » contient la mention "DISTRESS TRACKING" et le paragraphe 3 identifie clairement la source du message comme étant "ELT DISTRESS TRACKING".
2. Analyse et traitement des informations de base fournies dans le message « SIT 185 » de l'ELT(DT):
 - i. Le paragraphe 3 contient l'Etat d'immatriculation de l'aéronef décodé à partir de l'adresse 24 bits OACI, et l'exploitant de l'aéronef, tous deux contenus dans le message de la balise,
 - ii. Le paragraphe 4 contient la position de l'aéronef.
3. Si vous avez souscrit au LADR pour la région géographique dans laquelle se trouve le(s) ELT(s) et avez choisi de recevoir des notifications, examinez les notifications reçues par e-mail, SMS ou AFTN/AMHS (comme défini dans votre profil d'utilisateur LADR), vous informant que des données qui pourraient être intéressantes sont disponibles.
4. Connectez-vous au LADR pour accéder à toutes les informations disponibles pour l'événement, y compris la dernière position connue (LKP : Last Known Position) de l'aéronef.
5. Contacter le(s) ATSU(s) approprié(s) (et éventuellement la compagnie aérienne), conformément aux Annexes 11 et 12 de l'OACI, pour échanger des informations supplémentaires sur l'événement de détresse possible (ou confirmé). Les coordonnées de l'ATSU et de l'exploitant de l'aéronef doivent être disponibles dans le répertoire du contrôle des opérations.
6. Si nécessaire, demander au MCC émetteur de limiter la transmission continue des messages « SIT 185 » afin de réserver le terminal AFTN(RSFTA)/AMHS pour d'autres informations importantes liées à l'événement en cours ou à d'autres alertes de détresse possibles dans votre SRR.
7. Surveiller la LKP disponible dans le LADR pour aider à déterminer la trajectoire de l'aéronef afin de soutenir la coordination avec l'ATSU approprié et les RCC voisins, le cas échéant.
8. Contactez votre MCC support pour toute clarification nécessaire sur le contenu d'un message « SIT 185 ».
9. Se préparer à une opération SAR, tout en surveillant les messages entrants pour un éventuel message d'annulation (dans un message d'annulation « SIT 185 », le paragraphe 1 contient "DISTRESS TRACKING COSPAS-SARSAT USER CANCELLATION ALERT").

10. Lancer les activités SAR appropriées à votre SRR (et aux directives du manuel IAMSAR) et/ou communiquer avec les autorités SAR compétentes pour les informer de l'événement afin de fournir une réponse appropriée.

Informations complémentaires

Le code hexadécimal (HEX ID) à 15 caractères dans le message « SIT 185 » peut être décodé à l'aide d'un outil approprié - par exemple, <http://cospas-sarsat.int/en/beacons-pro/beacon-message-decode-program-txsep/beacon-decode-2019> - pour aider à déterminer si le message de balise non fiable est associé à une ELT(DT) FGB.

Des conseils supplémentaires pour les RCC, y compris des exemples de messages, sont disponibles dans le manuel Cospas-Sarsat à l'attention des RCC à l'adresse suivante : <https://www.cospas-sarsat.int/en/documents-pro/system-documents>

