



Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali

ANAC-MALI

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DU MALI
N°14 (RAM 14)**

**SERVICES DE RECHERCHES ET
SAUVETAGE**



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Page | Edition | | Amendements | |
|------|---------|------------|-------------|------------|
| | Numéro | Date | Numéro | Date |
| i | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| ii | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| iii | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| iv | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| v | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| vi | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| vii | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| viii | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| ix | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| x | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 1-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 1-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 1-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 2-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 2-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 2-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 2-4 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

| Page | Edition | | Amendements | |
|-------|---------|------------|-------------|------------|
| | Numéro | Date | Numéro | Date |
| 2-5 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 3-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 3-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 3-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 3-4 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 4-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 4-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 4-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 4-4 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-4 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-5 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-6 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-7 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| 5-7 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| APP-1 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

| Page | Edition | | Amendements | |
|-------|---------|------------|-------------|------------|
| | Numéro | Date | Numéro | Date |
| APP-2 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |
| APP-3 | 1 | 29/03/2017 | 3 | 23/08/2018 |



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

| AMENDEMENTS | | | | |
|-------------|------|-------------------------------------|------------|-----|
| N° | | Applicable le | Inscrit le | par |
| OACI | ANAC | | | |
| 1-18 | 03 | Incorporés dans la présente édition | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| RECTIFICATIFS | | | |
|---------------|---------------|------------|-----|
| N° | Applicable le | Inscrit le | par |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

TABLEAU DES AMENDEMENTS

| Amendements | Objet | Dates : <i>- adoption/approbation</i> <i>- entrée en vigueur</i> <i>- application</i> |
|-------------|---|---|
| 03 | Révision du RAM 14 conformément à l'Annexe 12 jusqu'à l'amendement n°18 | - 23/08/2018 - 23/08/2018 - 23/08/2018 |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03
Edition: 01
Date: 23/08/2018

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Annexe 12, Huitième édition – Juillet 2004 (OACI) amendement 1-18 inclus



CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT

Le Règlement Aéronautique du Mali (RAM) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RAM.

1. — *Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :*

a) **Norme ou exigence** : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'État du Mali se conforme en application des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil de l'OACI est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.

b) **Appendices** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes.

c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

d) **Les tableaux et figures** qui complètent ou illustrent une norme et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — *Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :*

a) **Introduction et notes explicatives** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.

b) **Notes** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ; ces notes ne font pas partie de la norme en question.

c) **Suppléments** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes, ou



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes



TABLE DES MATIERES

| | |
|--|------|
| LISTE DES PAGES EFFECTIVES | i |
| INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS | iv |
| TABLEAU DES AMENDEMENTS | v |
| TABLEAU DES RECTIFICATIFS | vi |
| LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE | vii |
| CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT | viii |
| TABLE DES MATIERES | x |
| CHAPITRE 14.1 DÉFINITIONS | 1 |
| CHAPITRE 14.2 ORGANISATION..... | 1 |
| 14.2.1 Services de recherche et de sauvetage | 1 |
| 14.2.2 Régions de recherche et de sauvetage..... | 2 |
| 14.2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage .. | 2 |
| 14.2.4 Communications de recherche et de sauvetage..... | 3 |
| 14.2.5 Équipes de recherche et de sauvetage..... | 3 |
| 14.2.6 Équipement de recherche et de sauvetage | 4 |
| CHAPITRE 14.3 COOPÉRATION | 1 |
| 14.3.1 Coopération entre les États | 1 |
| 14.3.2 Coopération avec d'autres services | 2 |
| 14.3.3 Diffusion de renseignements..... | 3 |
| CHAPITRE 14.4 MESURES PRÉPARATOIRES | 1 |
| 14.4.1 Renseignements préparatoires | 1 |
| 14.4.2 Plans de conduite des opérations | 2 |
| 14.4.3 Équipes de recherche et de sauvetage..... | 3 |



| | | |
|---|--|---|
| 14.4.4 | Entraînement et exercices..... | 3 |
| 14.4.5 | Épaves | 3 |
| CHAPITRE 14.5 PROCÉDURES DE MISE EN œuvre..... | | 1 |
| 14.5.1 | Renseignements relatifs aux cas critiques | 1 |
| 14.5.2 | Procédures applicables par le RSC de Bamako pendant les phases critiques ... | 1 |
| 14.5.3 | Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants..... | 4 |
| 14.5.4 | Procédures applicables par les services chargés des opérations..... | 4 |
| 14.5.5 | Procédures applicables par le RSC de Bamako — fin et suspension des opérations | 4 |
| 14.5.6 | Procédures applicables sur les lieux d'un accident | 5 |
| 14.5.7 | Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse..... | 6 |
| 14.5.8 | Signaux pour les recherches et le sauvetage | 7 |
| 14.5.9 | Constitution des dossiers | 7 |
| APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE..... | | 1 |
| 1. | Signaux échangés avec les navires..... | 1 |
| 2. | Code de signaux visuels sol-air..... | 2 |
| 3. | <i>Signaux air-sol</i> | 4 |



CHAPITRE 14.1 DÉFINITIONS

Les termes suivants, employés dans le présent Règlement 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 second conformément aux dispositions particulières établies par les autorités responsables.

Équipe de recherche et 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 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 AFI. Région Afrique Océan Indien.

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.



CHAPITRE 14.2 ORGANISATION

14.2.1 Services de recherche et de sauvetage

14.2.1.1 Le décret N°2014-0869/P-RM du 26 novembre 2014 portant organisation et fonctionnement des Services de Recherches et de Sauvetage des aéronefs en temps de paix, a été pris par le Mali en vue de la création et de la fourniture rapide de services de recherche et de sauvetage à l'intérieur de son territoire, pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services fonctionnent 24 heures par jour.

14.2.1.1.1 Les responsabilités de ces services s'étendent dans les limites des Régions de recherches et de sauvetage (SRR) définies dans le Plan Régional AFI de navigation aérienne relevant de la compétence du Mali. Les services seront établis et assurés, individuellement ou en coopération avec d'autres Etats contractants, conformément aux dispositions du présent règlement.

14.2.1.1.2 Les éléments de base des services de recherche et de sauvetage comprennent :

- un cadre juridique composé :
 - du code de l'aviation civile (dispositions applicables au SAR) ;
 - du décret N°2014-0869/P-RM du 26 novembre 2014, portant organisation et fonctionnement des Services de Recherches et de Sauvetage des aéronefs en temps de paix ;
- une autorité responsable ;
- des ressources organisées disponibles, des moyens de communication et un personnel capable d'assurer des fonctions de coordination et d'intervention.

14.2.1.1.3 Le RSC met en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris en ce qui concerne la planification, les arrangements de coopération intérieure et internationale et la formation.

14.2.1.2 L'assistance fournie, par les services de recherches et de sauvetage du Mali, à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation ne tient compte ni de la nationalité ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont



trouvées.

14.2.1.3 Le Mali, pour assurer les services de recherche et de sauvetage, utilise des équipes de recherche et de sauvetage et d'autres moyens disponibles pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

14.2.1.4 Les centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts assurent la coordination la plus étroite possible entre eux.

14.2.1.5 Le Mali facilite la cohérence et la coopération entre ses services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

14.2.1.6 Le Mali s'efforcera d'établir un centre conjoint de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

14.2.2 Régions de recherche et de sauvetage

14.2.2.1 Le Mali assure les services de recherches et sauvetage dans les limites des Régions de recherches et de sauvetage (SRR) définies dans le Plan Régional AFI de navigation aérienne relevant de sa compétence.

14.2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

14.2.3.1 Le Mali qui est responsable de la région de recherche et de sauvetage du territoire de la République du Mali conformément au Plan Régional AFI de navigation aérienne crée un centre de coordination de sauvetage associé.

Note : Les centres de recherche et de sauvetage sont créés conformément aux dispositions du Plan Régional AFI de navigation aérienne.

14.2.3.2 Le Mali, dont tout ou une partie de l'espace aérien est compris dans une ou plusieurs régions de recherche et de sauvetage associée(s), établit le(s) centre(s) secondaire(s) de sauvetage RSC de Bamako subordonné(s) au(x) centre(s) de coordination de sauvetage de rattachement.

14.2.3.3 Le RSC de Bamako est doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

14.2.3.4 Le personnel du RSC de Bamako participant aux communications



radiotéléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

14.2.3.5 Dans les régions où les moyens publics de télécommunications ne permettent pas aux personnes qui observent un aéronef dans une situation critique d'en aviser directement et rapidement le RSC de Bamako, les postes de gendarmerie, de police et tout autre organisme approprié des services publics ou privés sont désignés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

14.2.4 Communications de recherche et de sauvetage

14.2.4.1 Le RSC de Bamako doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

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

14.2.4.2 Le RSC de Bamako doit disposer des moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les centres secondaires 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.

14.2.5 Équipes de recherche et de sauvetage

14.2.5.1 Des équipes de recherches et du sauvetage sont désignés parmi les éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches



et du sauvetage.

Note. — Les équipes et les moyens minimaux nécessaires à des opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage sont déterminés par accord régional de navigation aérienne et sont spécifiés dans le plan régional AFI de navigation aérienne et le document de mise en œuvre des installations et services correspondant.

14.2.5.2 Des 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 sont désignés comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage.

14.2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

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

14.2.6.2 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.

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

Note 1. — Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans l'Annexe 6 de l'OACI, 1re, 2e et 3e Parties et dans toutes autres dispositions de l'Etat du Mali relatives à l'obligation d'emport de balise de détresse.

Note 2. — Des spécifications relatives aux ELT figurent dans le RAM 15, Partie III.

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

14.2.6.5 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.

14.2.6.6 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.

Note 1. — L'exigence d'emport d'un équipement de survie largable s'applique aux aéronefs décollant de leur base.

14.2.6.7 Le **RSC de Bamako** doit entreposer au moins sur son aéroport de rattachement un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage.



CHAPITRE 14.3 COOPÉRATION

14.3.1 Coopération entre les États

14.3.1.1 Le RSC de Bamako coordonne les activités de recherche et sauvetage avec celles des États voisins.

14.3.1.2 Le RSC de Bamako doit coordonner ses opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins chaque fois que possible, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité des zones de recherche et de sauvetage adjacentes.

14.3.1.2.1 Le Mali élabore des plans et des procédures de recherche et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

14.3.1.3 Sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par la législation nationale en vigueur, le Mali permet aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États d'entrer immédiatement sur son territoire dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants.

14.3.1.4 Les autorités d'un autre Etat qui souhaitent que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire du Mali à des fins de recherche et de sauvetage doivent transmettre au RSC de Bamako ou à toute autre autorité désignée, une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

Note 1. — Les adresses du RSC de Bamako ou à toute autre autorité désignée sont indiqués dans l'AIP du Mali.

14.3.1.4.1 Le RSC de Bamako ou toute autre autorité désignée qui reçoit une telle demande d'un autre Etat :

- accuse immédiatement réception, et
- indique, dès que possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.



14.3.1.5 Le Mali conclue des accords avec les États voisins pour renforcer la coopération et la coordination dans le domaine des recherches et du sauvetage ainsi que pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherche et de sauvetage sur leurs territoires respectifs. Ces accords faciliteront également l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

14.3.1.6 Le Mali autorise son RSC de Bamako à :

- a) demander à tout autre centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage, les secours dont il peut avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériels ;
- b) délivrer ou faciliter la délivrance de toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire du Mali, de ces aéronefs, navires, personnes ou matériels ;
- c) faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée.

14.3.1.7 Le Mali autorise son RSC de Bamako à prêter assistance, sur demande, à d'autres centres de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

14.3.1.8 Le Mali conclut des accords en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

14.3.1.9 Le Mali conclut des accords visant à permettre au personnel du RSC de Bamako d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

14.3.2 Coopération avec d'autres services

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

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



Note 1. — Les autorités compétentes concernées comprennent les autorités aéronautiques, maritimes, fluviales, etc.

14.3.2.3 Les services de recherche et de sauvetage doivent coopérer avec les services chargés des enquêtes sur les accidents et ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

14.3.2.4 Les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.

14.3.2.5 L'Etat-major de l'Armée de l'Air est désigné comme point de contact SAR (SPOC) pour la réception des données de détresse Cospas-Sarsat.

14.3.3 Diffusion de renseignements

14.3.3.1 Tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire du Mali, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États doivent être publiés et diffusés. Ces renseignements sont également inclus dans les accords relatifs aux services de recherche et de sauvetage.

14.3.3.2 Les renseignements concernant le plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage, doivent être communiqués par l'intermédiaire du RSC de Bamako ou d'autres organismes.

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



CHAPITRE 14.4 MESURES PRÉPARATOIRES

14.4.1 Renseignements préparatoires

14.4.1.1 Le **RSC de Bamako** doit toujours avoir rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans la zone sous sa responsabilité :

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

14.4.1.2 Le **RSC de Bamako** doit avoir rapidement accès 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 veillées ;
- c) les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel largable de secours et de survie ;
- 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.

14.4.1.3 Le **RSC de Bamako** dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes doit 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.



14.4.2 Plans de conduite des opérations

14.4.2.1 Le RSC de Bamako doit établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans la zone sous sa responsabilité.

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

14.4.2.3 Les plans de conduite des opérations spécifient 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.

14.4.2.4 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage comprennent 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 dans la région considérée ;
- 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 ;
- 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) 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 ;

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

14.4.2.5 Des plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage doit être intégré 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 aérodromes côtiers, des services de sauvetage en eau.

14.4.3 Équipes de recherche et de sauvetage

14.4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage doit :

- 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 le RSC de Bamako informé de son état de préparation.

14.4.3.2 Le Mali doit :

- a) tenir prêts des 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.

14.4.4 Entraînement et exercices

Le Mali doit prévoir l'entraînement régulier de son personnel affecté aux opérations de recherche et de sauvetage et organiser, à cette fin, les exercices nécessaires.

14.4.5 Épaves

L'Etat du Mali doit prendre les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur son territoire ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans les régions de recherche et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03

Edition: 01

Date: 23/08/2018

terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors d'opérations de recherche et de sauvetage ultérieures.



CHAPITRE 14.5 PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

14.5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

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

14.5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le RSC de Bamako doit évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

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

14.5.2 Procédures applicables par le RSC de Bamako pendant les phases critiques

14.5.2.1 Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le RSC de Bamako 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 reçus.

14.5.2.2 Phase d'alerte

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

14.5.2.3 Phase de détresse

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

- a) déclenche immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage ;
- b) détermine la position de l'aéronef, évalue le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, détermine l'étendue



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

Note. — Les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RAM 15 Partie 1 – Télécommunications aéronautiques, sont 121,5 MHz et 406 MHz.

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

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

14.5.2.4 Déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage concernant un aéronef dont la position est inconnue.

Lorsqu'une phase critique est déclarée au sujet d'un aéronef dont la position est inconnue et qui pourrait se trouver dans plusieurs régions de recherche et de sauvetage,



les dispositions ci-après doivent être prises :

- a) Lorsque le RSC de Bamako est avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'a pris les mesures voulues, il prend de sa propre initiative les dispositions spécifiées au § 5.2 et coordonne avec les RSC de Bamako voisins afin de désigner un centre qui prendra immédiatement la responsabilité des opérations.
- b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, RSC de Bamako qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage est 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, RSC de Bamako 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 RCC/RSC qui viendraient à apprendre des éléments d'information concernant l'urgence les transmettront au centre responsable de l'ensemble des opérations.

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

Le RSC de Bamako chargé des opérations de recherche et de sauvetage transmet, à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol/la zone de responsabilité 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.



14.5.3 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 RSC de Bamako doit agir conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demandera.

14.5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations

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

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

14.5.5 Procédures applicables par le RSC de Bamako — fin et suspension des opérations

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

14.5.5.2 Le RSC de Bamako responsable doit décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage en coordination avec d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

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

14.5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le RSC de Bamako estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre suspendra provisoirement les activités sur place en coordination avec les autorités nationales compétentes, 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 sont évalués et les activités de recherche et de sauvetage sont reprises lorsqu'elles sont justifiées et possibles.

14.5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident

14.5.6.1 Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le RSC de Bamako doit 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.

14.5.6.2 Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse procède 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 RSC de Bamako 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 RSC de Bamako 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;
 - conditions météorologiques sur place;
 - état physique apparent des survivants;
 - meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse;



- d) se conformer aux instructions du RSC de Bamako ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

14.5.6.2.1 Si 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 RSC de Bamako 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 recherche et de sauvetage.

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

14.5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef indique si le signal a été compris ou non par la méthode décrite au § 14.5.6.3 ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

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

Note.— 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 de l'OACI.

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

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 **RSC de Bamako** 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.

14.5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

14.5.8.1 Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits à l'Appendice du présent règlement, ceux-ci ont le sens indiqué dans cet Appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé.

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

14.5.9 Constitution des dossiers

14.5.9.1 Le **RSC de Bamako** doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa zone de responsabilité.



APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. — Voir Chapitre 14.5, section 14.5.8, du Règlement)

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 § 14.1.1 :

- 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 § 14.1.1, alinéa b) 3).

2. Code de signaux visuels sol-air

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

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

| | | |
|--|-----------------|---|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali</p> | <h1>RAM 14</h1> | <p>Revision : 03 Edition: 01 Date: 23/08/2018</p> |
|--|-----------------|---|

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 réfléchi.



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

RAM 14

Revision : 03
Edition: 01
Date: 23/08/2018

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.

— FIN —