

✖ Préambule

Tout usager peut bénéficier lorsque les circonstances l'exigent, du **service de recherche et sauvetage** (SAR = *Search And Rescue*). L'initialisation de ce service passe soit par le déclenchement automatique ou manuel c'est-à-dire par l'utilisateur lui-même, de la balise de détresse dont son aéronef et/ou lui-même sont équipés, ou alors par une alerte déclenchée directement par les services du contrôle de la circulation aérienne (phases *Incerfa*, *Alerfa* et *Detresfa*).

La présente règle pratique a pour vocation de rappeler aux pilotes les fondamentaux ainsi que les bonnes pratiques liées aux services d'alerte et de recherche et sauvetage.

✖ Éléments liés au plan de vol (PLN)

- Déposer un plan de vol, qu'il soit réduit c'est-à-dire lié au contact air/sol avec un organisme de la circulation aérienne ou alors lié à un formulaire FPL (*Flight Plan*), est important car il permet au pilote de bénéficier automatiquement du **service d'alerte**.

- Bonnes pratiques liées au plan de vol :

- mentionner sur le formulaire le nombre de personnes à bord et son numéro de téléphone portable personnel fait en cas de nécessité, gagner beaucoup de temps aux services chargés de la recherche et du sauvetage.
- clôturer systématiquement son plan de vol pour éviter un déclenchement SAR. Cette clôture doit intervenir :
 - o par radio pendant le vol lorsqu'on quitte la fréquence de l'organisme de la circulation aérienne avec lequel on était en contact,
 - o une fois au sol sur un aérodrome contrôlé. La clôture est automatique à partir du moment où le pilote est autorisé à quitter la fréquence,
 - o par téléphone au 01 56 301 301 en cas d'utilisation d'un AD non contrôlé.
- enregistrer le numéro 09 74 78 66 00 dans ses contacts : ce numéro correspond en effet à celui de l'ARCC (*Aeronautical Rescue Coordination Center*) de Lyon Mont-Verdun, qui peut chercher à vous joindre suite à un oubli de clôture de votre plan de vol (plusieurs REXFFA à ce sujet).

✖ Éléments liés à la balise de détresse

Une balise de détresse peut être activée automatiquement ou manuellement. Elle est soit fixe (ELT = *Emergency Locator Beacon*) soit portable (PLB = *Personal Locator Beacon*). Dans le cas d'emport d'une ou de plusieurs PLB, e.g. traversée maritime, l'utilisateur doit vérifier auprès de la DSAC ou dans le Registre Français des Balises de Détresse (RFBD) dans quelles conditions son ou leur emport est autorisé.

- Fausse Alertes

Les principales causes de déclenchement non souhaité d'une balise de détresse sont :

- La fausse manipulation : le pilote ou un PAX mettent involontairement la balise sur la position ON,
- L'utilisation non autorisée de la fonction TEST par l'utilisateur : un REXFFA récent (n°380) relatif à un déclenchement intempestif de la balise de détresse lors d'une démonstration en instruction de la mise en oeuvre de la fonction TEST/RESET de la balise, montre bien que la fonction TEST ne doit jamais être utilisée par l'utilisateur (fonction réservée à la maintenance, contrairement à ce que peuvent indiquer certains manuels de vol et/ou manuels d'utilisation antérieurs à 2008),
- Absence de vérification visuelle de non déclenchement de la balise après un atterrissage dur : lorsque le seuil de déclenchement par « g » de la balise est atteint, la diode rouge s'allume et clignote. Son déclenchement est associé à un signal sonore (*buzzer*) qui permet également d'alerter le pilote.



En cas de déclenchement intempestif, il faut prévenir dès que possible le contrôle aérien (si en contact avec un organisme de la CA) ou alors appeler l'ARCC Lyon au 191.

- Enregistrement de la (des) balises

Il est important d'enregistrer et de mettre à jour en temps réel sur le site du RFBD, les informations relatives aux balises de détresse (acquisition, cession, mise au rebut, etc.) :

<https://www.registre406.cnes.fr/homepage>

En cas de nécessité suite à la survenue d'un accident, le gain de temps pour les services SAR est alors important (cf. par exemple [accident du F-GTPV](#) en 2021).



✚ Le 191

Le 191 est le numéro gratuit dévolu aux **urgences aéronautiques**. Il est fonctionnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 depuis sa mise en service en 2017.

Il est utilisable par tout usager en situation de détresse (pilote ou passager d'un aéronef), par tout témoin direct d'un accident d'aéronef ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

Nota : les opérateurs de téléphonie par satellite étant a priori exclus des dispositions précédentes, l'usager qui a recours à un tel opérateur doit se renseigner auprès de ce dernier, des possibilités qui lui sont offertes à ce sujet.

Bonnes pratiques :

- Tout comme il ne faut pas hésiter à solliciter un contrôleur en cas de problème en vol, **il ne faut pas hésiter à appeler le 191**, y compris s'il n'y a pas eu d'accident (par exemple en cas de déclenchement inopiné de la balise de détresse ou en cas d'atterrissage en campagne).

Exemple récent : en 2024, un aéroclub de la région parisienne s'était inquiété de ne pas voir rentrer un pilote de planeur et avait alerté l'ARCC alors que ce pilote allait bien mais avait été contraint de se poser dans un champ. Après son posé en campagne, le pilote n'avait pas contacté le 191, croyant que ce numéro n'était utilisable qu'en cas d'accident.

- Lors du briefing sécurité, **informer ses passagers de l'existence du 191** et de son utilité en cas de besoin.

Exemple vécu : en 2022, suite à une incapacité totale du pilote et un atterrissage forcé dans un marécage réalisé par la passagère ([accident du F-PYZO](#)), cette dernière n'ayant pas été informée par le CDB de l'existence de ce numéro, a tenté de contacter successivement le SAMU, les gendarmes et enfin les pompiers, ce qui a fortement retardé l'arrivée des secours.

- En cas d'accident matériel et/ou corporel, **rien ne certifie que la balise de détresse est bien en mesure d'envoyer ses signaux** sur 121,5 MHz et 406 MHz (rupture de la liaison entre le corps de la balise et l'antenne toujours possible). L'[accident du F-HHOP](#) en 2020 a mis par exemple en évidence que l'absence d'appel téléphonique au 191 que ce soit par le pilote blessé mais conscient, les membres de l'aéro-club, le contrôle aérien ou le SAMU, n'a permis d'activer ni l'ARCC Lyon ni le plan SATER de la Préfecture du département dans lequel s'était produit l'accident. Les secours n'ont ainsi pu arriver sur place que plus d'une heure après l'accident. Le pilote n'avait pas conscience que les signaux émis par la balise de détresse de son aéronef ne pouvaient être reçus suite à la rupture de la liaison entre le boîtier et l'antenne de transmission.

Il existe des zones géographiques appelées zones blanches, où la couverture téléphonique ne permet pas d'appeler le 191 ou d'être contacté par l'ARCC voire d'être localisé automatiquement par les services de secours *via* l'application *Gendloc*. Lors d'un vol dans de telles zones, il peut alors s'avérer **utile de se munir en plus d'une PLB à condition de la déclencher systématiquement en cas d'accident et de la garder sur soi si on décide de s'éloigner de l'aéronef**, en particulier en milieu montagneux. L'[accident de l'hélicoptère F-HAGO](#) survenu en janvier 2021 en Corse a par exemple mis en évidence que bien que l'aéronef fût équipé d'une ELT et le pilote d'une PLB, il n'a pas activé cette dernière ni ne l'a emportée en quittant l'épave, croyant faussement que son émission risquait d'interférer avec celle de l'ELT et ainsi de retarder les opérations de secours.



✚ Pour aller plus loin

- Fiche Pratique FFA de décembre 2021 : [Balises de détresse](#)
- Flash de sécurité OSAC : [Prise en compte des bonnes pratiques dans la mise en œuvre des balises de détresse ELT](#)
- BD EASA Sunny Swift Flight Instructor n°16 : [Fausses alertes de détresse](#)
- Retard dans la mise en œuvre des secours : [rapport BEA](#) relatif à l'accident du Vans RV-4 immatriculé PH-EIL, survenu le 01/06/2016 à Coëx (85)
- Opérations de Recherches et sauvetage (SAR) : [rapport BEA](#) relatif à l'accident d'un planeur survenu en août 2020 à Saint-André-les-Alpes (04)
- Affiche ARCC : [Urgence aéro 191](#)
- Site COSPAS-SARSAT : <https://www.cospas-sarsat.int/fr/>.

La Commission Prévention et la Commission Formation