CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA

NIVEAU DE QUALIFICATION QUATRE

GUIDE PÉDAGOGIQUE

SECTION 4

OCOM C429.04 – EXPLIQUER LES COMMUNICATIONS DE SECOURS, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ

Durée totale : 30 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-804/PG-002, *Norme de qualification et plan du niveau quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour cette leçon pour clarifier, souligner et résumer les communications de secours, d'urgence et de sécurité.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet doit avoir expliqué les communications de secours, d'urgence et de sécurité.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets puissent expliquer les communications de secours, d'urgence et de sécurité puisque cette information est connue mondialement pour demander de l'aide. Ces connaissances sont nécessaires pour obtenir le Certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) (CRO-A) d'Industrie Canada.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Point d'enseignement 1 **Expliquer les communications de secours**

Durée : 15 min Méthode : Exposé interactif

COMMUNICATIONS DE SECOURS

Appel de détresse

Un appel de détresse est défini comme étant une situation de danger grave ou imminent qui nécessite de l'aide immédiate. Un appel de détresse est signalé de la façon suivante :

1. MAYDAY, répété trois fois,
2. ICI, et
3. l'indicatif d'appel de l'aéronef en détresse, répété trois fois.



Voici des exemples de situations de détresse :

- un incendie,
- une panne de moteur, et
- une décompression explosive.

Par exemple :

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY,

ICI,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE.

PRIORITÉ

Un appel de détresse a la priorité absolue sur toutes les autres transmissions.

Fréquences à utiliser

L'appel de détresse initiale doit être effectué sur la fréquence air-sol qui est utilisée au moment actuel. Si la station en détresse ne peut établir le contact sur la fréquence air-sol initiale, tenter d'établir un contact sur la fréquence de détresse générale (121.50 MHz, 243 MHz ou 3023.5 kHz) et ensuite sur toute autre fréquence disponible. Si on change de fréquence, mentionner la prochaine fréquence avant de quitter la première fréquence.

Message de détresse

Le message de détresse doit suivre l'‘appel de détresse le plus tôt possible. Le message doit comprendre le plus de renseignements possible, dans l'ordre suivant :

1. le signal de détresse MAYDAY, dit une fois,
2. l'indicatif d'appel de l'aéronef en détresse, dit une fois,
3. la nature de l'état de détresse et l'aide requise,

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

4. les intentions de la personne aux commandes,
5. les détails concernant l’aéronef, y compris sa position, la vitesse anémométrique, l’altitude et le cap,
6. le nombre de personnes à bord et s’il y a des blessés,
7. tout autre renseignement qui peut aider le sauvetage, et
8. l’indicatif d’appel de l’aéronef en détresse.

Par exemple :

MAYDAY,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

FRAPPÉ PAR LA FOUDRE,

AMERRISSAGE FORCÉ,

POSITION : 20 MILLES À L’EST DE WINNIPEG,

ALTITUDE : UN MILLE CINQ ZÉRO ZÉRO PIEDS,

VITESSE ANÉMOMÉTRIQUE : UN DEUX CINQ NŒUDS,

CAP : DEUX SEPT ZÉRO DEGRÉS,

UNE PERSONNE À BORD,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE.

Répétition du message de détresse

Le message de détresse doit être répété à intervalle par l’aéronef en détresse jusqu’à ce qu’une réponse soit reçue ou qu’il ne soit plus sécuritaire ou possible de transmettre le message.

Action prise par la station en détresse

Une personne aux commandes d’un aéronef en détresse doit effectuer les interventions suivantes :

1. transmettre l’appel de détresse,
2. transmettre le message de détresse,
3. écouter l’accusé de réception du message,
4. échanger d’autre information au sujet de la détresse, selon le cas, et
5. activer l’équipement de secours automatique (p. ex., l’émetteur de localisation d’urgence [ELT] s’il est accessible et selon le cas.

Action prise par des stations autres que la station en détresse

Un aéronef qui n’est pas en détresse doit transmettre un message de détresse dans les cas suivants :

1. l’aéronef en détresse n’est pas en mesure de transmettre le message ;
2. la personne aux commandes de l’aéronef qui n’est pas en détresse juge qu’une aide supplémentaire est nécessaire ; et
3. l’aéronef a entendu un message de détresse et aucun accusé de réception n’a été effectué.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Lorsqu'un message de détresse a été entendu et que l'aéronef en détresse n'est pas à proximité, allouer du temps aux stations, qui se trouvent plus près de l'aéronef en détresse, pour qu'elles répondent.

Les stations qui entendent un message de détresse doivent :

- continuer de surveiller la fréquence sur laquelle le message de détresse a été transmis ;
- établir une veille permanente aux fréquences de détresse et de secours appropriées ;
- aviser les stations qui ont des installations de radiogoniométrie ou de radar et leur demander de l'aide, sauf s'il est connu qu'une intervention a été prise par la station qui a accusé réception du message de détresse ; et
- mettre fin aux transmissions qui interfèrent avec le trafic de détresse.

Trafic de détresse



Le trafic de détresse désigne toutes les transmissions qui ont trait à l'aide immédiate requise par la station en détresse, ainsi que toutes les transmissions effectuées après l'appel de détresse initial.

Le signal de détresse MAYDAY prononcé une fois, doit précéder toutes les transmissions de détresse.



Dans le cas des stations qui ne sont pas au courant de l'appel de détresse, le fait de débuter le message par le mot MAYDAY alertera les stations d'une situation de détresse. Toutes les stations doivent surveiller le canal de détresse sur lequel l'appel de détresse a été fait.

Les aéronefs qui sont au courant du trafic de détresse et ne peuvent aider la station en détresse doivent écouter le trafic jusqu'à ce qu'il soit évident que l'aide est apportée.

Il est interdit aux stations, qui sont au courant du trafic de détresse et ne participent pas au trafic, d'effectuer des transmissions sur les fréquences.



La communication peut continuer après la réception d'un message indiquant que le trafic normal a repris.

Accusé de réception d'un message de détresse

Une station qui répond à un message de détresse doit accuser réception du message de la façon suivante :

1. le signal de détresse MAYDAY,
2. l'indicatif d'appel de l'aéronef en détresse, répété trois fois,
3. le mot ICI,
4. l'indicatif d'appel de la station qui accuse réception du message, répété trois fois, et
5. les mots MAYDAY REÇU.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Par exemple :

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

ICI,

WINNIPEG TOUR,

WINNIPEG TOUR,

WINNIPEG TOUR,

REÇU MAYDAY.

Action prise par les stations qui accusent réception d'un message de détresse

Dès que la station accuse réception du message de détresse, elle doit effectuer les interventions suivantes :

1. prendre le contrôle des communications ou transférer clairement la responsabilité et aviser l'aéronef si un transfert est effectué ;

2. prendre des mesures immédiates afin de s'assurer que tous les renseignements nécessaires sont fournis le plus tôt possible à l'unité des services de la circulation aérienne (ATS) concernée et à l'exploitant d'aéronef ou le représentant concerné ;

3. continuer de surveiller la fréquence sur laquelle le message de détresse a été reçu et, si possible, toute autre fréquence que l'aéronef en détresse pourrait utilisée ;

4. avertir les autres stations afin d'éviter le transfert du trafic aéronautique à la fréquence de la communication de détresse ; et

5. mettre fin à toutes les transmissions qui peuvent gêner le trafic de détresse.

Retransmission d'un message de détresse

Si un message de détresse est répété par un aéronef ou une station autre que l'aéronef en détresse, le message doit comprendre :

- le signal RELAY MAYDAY, répété trois fois,
- le mot ICI,
- l'indicatif d'appel de la station qui retransmet le message, répété trois fois,
- le signal de détresse MAYDAY, dit une fois,
- les détails de l'aéronef en détresse, y compris :
    - l'indicatif d'appel de l'aéronef en détresse, dit une fois,
    - la nature de la détresse,
    - l'intervention prise,
    - son emplacement,

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

- le nombre de personnes à bord, et
- l’indicatif d’appel de l’aéronef en détresse, dit une fois.

Par exemple :

RELAY MAYDAY, RELAY MAYDAY, RELAY MAYDAY,

ICI,

CESSNA GOLF SIERRA ROMEO TANGO,

CESSNA GOLF SIERRA ROMEO TANGO,

CESSNA GOLF SIERRA ROMEO TANGO,

MAYDAY,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

FRAPPÉ PAR LA FOUDRE,

ATTERRISSAGE FORCÉ DE L’AÉRONEF,

POSITION : 20 MILLES À L’EST DE WINNIPEG,

ALTITUDE : UN MILLE CINQ ZÉRO ZÉRO PIEDS,

VITESSE ANÉMOMÉTRIQUE : UN DEUX CINQ NŒUDS,

CAP : DEUX SEPT ZÉRO DEGRÉS,

UNE PERSONNE À BORD,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE.

Imposition du silence

Le silence doit être imposé à toutes les stations ou aux stations individuelles de la région qui interfèrent avec le trafic de détresse. L’aéronef en détresse ou la station en contrôle du trafic de détresse doit utiliser l’expression SILENCE MAYDAY. Les autres stations, à proximité de l’aéronef en détresse, peuvent imposer le silence durant une situation de détresse en utilisant l’expression internationale SILENCE DÉTRESSE.

Il faut mettre immédiatement fin à toutes les transmissions, à l’exception de celles qui concernent le trafic de détresse.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Par exemple :

L'aéronef en détresse qui impose le silence à une station particulière :	CHEROKEE GOLF OSCAR OSCAR PAPA, ICI, PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE, SILENCE MAYDAY, TERMINÉ.
Une station autre que l'aéronef en détresse qui impose le silence à toutes les stations :	TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS ICI, CHEROKEE GOLF OSCAR OSCAR PAPA, SILENCE DÉTRESSE, TERMINÉ.

Annulation de la condition de détresse

Lorsque la situation de détresse ou le silence radio est terminé, la station qui contrôle le trafic de détresse doit transmettre un message adressé à toutes les stations sur toutes les fréquences utilisées, leur informant que la communication normale peut être reprise. Le message qui annule le message de détresse comprend :

1. le signal de détresse MAYDAY, dit une fois,
2. la phrase ALLÔ À TOUTES LES STATIONS, répétée trois fois,
3. le mot ICI,
4. l'indicatif d'appel de la station qui transmet le message,
5. l'heure de dépôt du message,
6. l'indicatif d'appel de la station en détresse, dit une fois,
7. les mots SILENCE FINI, et
8. le mot TERMINÉ.

Par exemple :

MAYDAY,

TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS,

ICI,

WINNIPEG TOUR,

HEURE UN SIX TROIS ZÉRO ZULU,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

SILENCE FINI,

TERMINÉ.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



S’assurer que les stations de recherche et de sauvetage sont informées lorsqu’une station n’est plus en détresse, en faisant un appel normal à la station aéronautique la plus près et en donnant les raisons détaillées concernant l’annulation de l’appel de détresse.

CONFIRMATION DU POINT D’ENSEIGNEMENT 1

QUESTIONS :

Q1. Donnez la définition d’un appel de détresse.

Q2. Que comprend un appel de détresse?

Q3. Quels mots sont utilisés par l’aéronef en détresse pour imposer le silence?

RÉPONSES ANTICIPÉES :

R1. Une situation de danger grave ou imminent qui nécessite de l’aide immédiate.

R2. Un appel de détresse comprend :

- MAYDAY, répété trois fois,
- ICI, et
- l’indicatif d’appel de l’aéronef en détresse, répété trois fois.

R3. SILENCE MAYDAY.

Point d’enseignement 2 **Expliquer les communications d’urgence et de sécurité**

Durée : 10 min Méthode : Exposé interactif

COMMUNICATIONS D’URGENCE ET DE SÉCURITÉ

Appel d’urgence

Un appel d’urgence désigne un message provenant d’une station qui doit faire une transmission très urgente mais ne nécessitant aucune aide immédiate concernant la sécurité :

- d’un aéronef, d’un navire ou d’un autre véhicule, et
- d’une personne.



L’appel d’urgence doit seulement être transmis avec l’autorisation de la personne en charge et dans les situations suivantes :

- être perdu,
- des problèmes mécaniques mineurs,
- des problèmes de santé graves concernant une personne à bord, et
- des problèmes de sécurité concernant une personne à bord.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

L’appel d’urgence est transmis en utilisant les mots PAN PAN répétés trois fois au début de la première communication d’urgence.

PRIORITÉ

Un appel d’urgence a la priorité sur toutes les autres transmissions, à l’exception des appels de secours (détresse).

Toutes les stations qui entendent l’appel d’urgence doivent continuer de surveiller pendant au moins trois minutes la fréquence sur laquelle le signal a été entendu. Si aucun message n’est entendu après trois minutes, toutes les stations peuvent reprendre normalement leurs communications.



Les stations, qui sont en communication sur les fréquences autres que celles utilisées pour la transmission de message d’urgence, peuvent continuer leur travail normalement sans interruption, à moins que le message d’urgence ne soit adressé à toutes les stations.

Fréquences à utiliser

L’appel et le message d’urgence initiaux doivent être transmis sur la fréquence air-sol qui est utilisée à ce moment-là. Si la station en difficulté ne peut établir le contact sur la fréquence air-sol initiale, elle doit tenter d’établir le contact sur la fréquence de secours aéronautique générale (121.50 MHz ou 3023.5 kHz) ou sur une fréquence qui est disponible pour établir le contact avec n’importe quelle station aéronautique au sol ou station d’aéronef.

Message d’urgence

L’appel d’urgence doit être suivi du message d’urgence. Le message doit comprendre le plus de renseignements possible, dans l’ordre suivant :

1. l’appel d’urgence PAN PAN, répété trois fois,
2. l’indicatif d’appel de l’aéronef ou de la station ou les mots TOUTES LES STATIONS, répétés trois fois,
3. le mot ICI,
4. l’indicatif d’appel de l’aéronef ou de la station qui fait l’appel d’urgence,
5. la nature de la situation d’urgence,
6. les intentions de la personne aux commandes,
7. les détails concernant la position de l’aéronef (la vitesse anémométrique, l’altitude et le cap),
8. tout autre renseignement utile,
9. l’indicatif d’appel de l’aéronef en détresse, et
10. les mots RÉPONDEZ.

Par exemple :

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN,

TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS

ICI,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

PERDU, DEMANDE VÉRIFICATION RADAR,

POSITION : INCONNUE,

ALTITUDE : UN MILLE CINQ ZÉRO ZÉRO PIEDS,

VITESSE : UN DEUX CINQ NŒUDS,

CAP : DEUX SEPT ZÉRO DEGRÉS,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

RÉPONDEZ.

Réponse au message d'urgence

Lorsque le message d'urgence est adressé à toutes les stations et qu'un autre aéronef ou une autre station en accuse réception, la station doit transmettre les renseignements d'urgence aux autorités appropriées.

Par exemple :

PAN PAN,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

ICI WINNIPEG TOUR,

VOTRE POSITION EST 28 MILLES À L'EST DE WINNIPEG,

WINNIPEG TOUR,

NOUS ATTENDONS.

Annulation du message d'urgence

Aussitôt que l'on apprend que l'intervention n'est plus nécessaire, le message d'annulation doit être transmis à TOUTES LES STATIONS par la station responsable de la transmission du message d'urgence.

Par exemple :

PAN PAN,

TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS,

ICI,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

28 MILLES À L'EST DE L'AÉROPORT DE WINNIPEG POURSUIVANT SA ROUTE NORMALEMENT,

PIPER FOXTROT ALFA BRAVO CHARLIE,

TERMINÉ.

Signal de sécurité

L'aéronef ou les stations qui transmettent le signal de sécurité SÉCURITÉ doivent ensuite transmettre un message à l'aéronef en vol concernant :

- la sécurité de la navigation, ou
- les avertissements météorologiques importants.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Le signal de sécurité a la priorité sur toutes les communications, à l'exception des signaux de détresse et d'urgence.

Le signal de sécurité SÉCURITÉ doit être répété trois fois au début du message qui est adressé à TOUTES LES STATIONS.

Par exemple :

SÉCURITÉ, SÉCURITÉ, SÉCURITÉ,

TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS

ICI,

PIPER FOXTROT NOVEMBER KILO ECHO,

AVIS À TOUTES LES STATIONS DE LA RÉGION,

30 MILLES À L'EST D'OTTAWA,

MONTGOLFIÈRE SANS PILOTE EN DÉRIVE,

PIPER FOXTROT NOVEMBER KILO ECHO,

TERMINÉ.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS :

Q1. Donnez la définition d'un appel d'urgence.

Q2. Quel signal doit-être répété trois fois pour un appel d'urgence?

Q3. Quel signal doit-être répété trois fois pour un signal de sécurité?

RÉPONSES ANTICIPÉES :

R1. Un message provenant d'une station qui doit faire une transmission très urgente, mais ne nécessitant aucune aide immédiate concernant la sécurité de :

- un aéronef, un navire ou un autre véhicule, et
- une personne.

R2. PAN PAN.

R3. SÉCURITÉ.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS :

Q1. Quels appels ont la priorité absolue sur toutes les autres communications?

Q2. Sur quelle fréquence un appel de détresse initial doit-il être fait?

Q3. À qui le message d'annulation est-il adressé?

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

RÉPONSES ANTICIPÉES :

R1. Les appels de détresse.

R2. Sur la fréquence air-sol utilisée à ce moment-là.

R3. TOUTES LES STATIONS.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cet OCOM est évalué conformément aux instructions de la publication A-CR-CCP-804/PG-002, *Norme de qualification et plan du niveau quatre*, chapitre 3, annexe B, COREN 429.

OBSERVATIONS FINALES

La capacité d'expliquer les communications de secours, d'urgence et de sécurité démontre la compréhension des cadets des demandes d'aide mondialement connues. Ces connaissances sont requises pour l'obtention du CRO-A d'Industrie Canada.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

Si à la demande de l'escadron, les cadets doivent obtenir leur CRO-A, tout le matériel complémentaire des OCOM doit être enseigné et un examinateur qualifié doit superviser le COREN 429.

Les cadets qui ont la qualification en aviation avancée peuvent aider pour cette leçon.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

C3-116 ISBN 0-9680390-5-7 MacDonald, A.F. et Peppler, I. L. (2000). *Tiré de Entre ciel et terre : Édition du millénaire*. Ottawa, Ontario, Aviation Publishers Co. Limited.

C3-182 *Guide d'étude du certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique)*. (2008). Extrait le 28 septembre 2008 du site http://www.ic.gc.ca/epic/site/smt-gst.nsf/fr/sf01397f.html

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-804/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-804-PF-002/A-CR-CCP-804-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.