

## CHAPITRE 5. SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE — COMMUNICATIONS VOCALES

### 5.1 Généralités

*Aux fins des présentes dispositions, les procédures de télécommunication applicables au service mobile aéronautique s'appliquent également, selon les besoins, au service mobile aéronautique par satellite.*

5.1.1 Toutes les communications se font en observant la plus grande discipline.

5.1.1.1 Les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI sont utilisées dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées. On a recours au langage clair seulement lorsque les expressions conventionnelles normalisées ne conviennent pas à la transmission prévue.

5.1.1.2 La transmission de messages autres que les messages spécifiés en 5.1.8 sur les fréquences du service mobile aéronautique est évitée lorsque le service fixe aéronautique permet d'atteindre le but visé.

5.1.1.3 L'Autorité d'aviation civile et les fournisseurs de service de navigation aérienne s'assurent que dans toutes les communications, les conséquences des performances humaines qui peuvent nuire à la bonne réception et à la compréhension des messages sont prises en considération.

*On trouve des éléments indicatifs sur les performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

5.1.2 Lorsqu'il est nécessaire pour une station d'aéronef d'émettre des signaux d'essai ou de réglage susceptibles de brouiller le travail d'une station aéronautique voisine, le consentement de cette station est obtenu avant de transmettre de tels signaux. Ces émissions sont réduites au minimum.

5.1.3 Lorsqu'il est nécessaire pour une station du service mobile aéronautique d'émettre des signaux d'essai, soit pour le réglage d'un émetteur avant de transmettre un appel, soit pour le réglage d'un récepteur, ces signaux ne durent pas plus de 10 s. Ils sont constitués par des chiffres parlés (UN, DEUX, TROIS, etc.) en radiotéléphonie, suivis de l'indicatif d'appel de la station qui émet pour essai. Ces émissions sont réduites au minimum.

5.1.4 À moins de dispositions contraires, il appartient à la station qui a un message à transmettre d'établir la communication.

*Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques*



Les procédures applicables à l'établissement des communications dans certains cas où le système SELCAL est utilisé figurent en 5.2.4.

5.1.5 Après avoir appelé une station aéronautique, la station appelante attend la réponse pendant 10 s au moins avant d'effectuer un deuxième appel. Ce délai doit éliminer les transmissions inutiles pendant que la station aéronautique s'apprête à répondre à l'appel initial

5.1.6 Lorsqu'une station aéronautique est appelée simultanément par plusieurs stations d'aéronef, la station aéronautique décide de l'ordre dans lequel les aéronefs communiquent avec elle.

5.1.7 Dans les communications entre stations d'aéronef, la durée des communications est contrôlée par la station d'aéronef réceptrice, sous réserve de l'intervention d'une station aéronautique. Si ces communications ont lieu sur une fréquence ATS, la permission de la station aéronautique doit être obtenue au préalable. Cette demande de permission n'est pas exigée pour de brefs échanges.

#### 5.1.8 Catégories de messages

Les catégories de messages acheminés par le service mobile aéronautique et l'ordre de priorité dans l'établissement des communications et dans la transmission des messages sont conformes au tableau suivant.

<i>Catégorie de message et ordre de priorité</i>	<i>Signal radio téléphonique</i>
a) Appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse	MAYDAY
b) Messages d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires	PAN, PAN ou PAN, PAN MÉDICAL
c) Messages concernant la radiogoniométrie	—
d) Messages intéressant la sécurité des vols	—
e) Messages météorologiques	—

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



Messages intéressant la régularité

f) des vols —

Les messages relatifs à des actes d'intervention illicite correspondent à des circonstances exceptionnelles qui peuvent empêcher d'utiliser des procédures reconnues de communication servant à déterminer la catégorie et la priorité des messages.

Les NOTAM peuvent être rangé dans les catégories ou les priorités c) à f) La décision quant à la priorité à leur accorder dépend du contenu du NOTAM et de son importance pour les aéronefs intéressés.

5.1.8.1 Les messages de détresse et le trafic de détresse sont acheminés conformément aux dispositions de 5.3.

5.1.8.2 Les messages d'urgence et le trafic d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires, sont acheminés conformément aux dispositions de 5.3.

Le terme «transport sanitaire» défini dans les Conventions de Genève (1949) et dans les Protocoles additionnels (voir également la section III de l'article S33 du Règlement des radiocommunications de l'UIT) désigne «tout moyen de transport, par terre, par eau ou par air, militaire ou civil, permanent ou temporaire, affecté exclusivement au transport sanitaire placé sous la direction d'une autorité compétente d'une Partie à un conflit».

5.1.8.3 Les messages concernant la radiogoniométrie seront acheminés conformément aux dispositions du Chapitre 6.

5.1.8.4 Les messages intéressant la sécurité des vols sont les suivants:

- 1) messages de mouvement et de contrôle.
- 2) messages provenant d'un exploitant d'aéronefs ou du commandant de bord d'un aéronef et présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol;
- 3) avis météorologique présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ (messages à transmettre individuellement ou à radiodiffuser) ;
- 4) autres messages concernant un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ.



5.1.8.5 *Messages météorologiques.* Les messages météorologiques sont les renseignements météorologiques à destination ou en provenance des aéronefs autres que les messages spécifiés en 5.1.8.4 3)

5.1.8.6 *Messages intéressant la régularité des vols.*

- 1) messages relatifs au fonctionnement ou à la maintenance des installations et services indispensables à la sécurité ou à la régularité des vols;
- 2) messages relatifs à l'entretien des aéronefs;
- 3) instructions aux agents des exploitants d'aéronefs, relatives à des modifications de besoins des passagers ou de l'équipage, résultant de changements inévitables dans les horaires normaux ( les besoins personnels des passagers ou de l'équipage ne sont pas admis dans cette catégorie) ;
- 4) messages relatifs aux atterrissages non prévus que l'aéronef doit effectuer,
- 5) messages relatifs aux pièces de rechange et aux fournitures ;
- 6) messages relatifs à des modifications d'horaires des vols.

5.1.8.6.1 Les organismes des services de la circulation aérienne qui utilisent les voies de communication directe entre pilotes et contrôleurs ne sont tenus d'acheminer les messages intéressant la régularité des vols que si cela peut se faire sans compromettre leur rôle principal et si aucune autre voie n'est sol n'est disponible pour l'acheminement de ces messages.

5.1.8.7 Les messages ayant la même priorité soient émis dans l'ordre ou ils ont été reçus pour transmission.

5.1.8.8 Les communications air-air entre pilotes servent à échanger des messages relatifs à toute question touchant la sécurité et la régularité des vols. La catégorie et la priorité de ces messages sont déterminées en fonction de leur teneur conformément à 5.1.8

5.1.9 *Annulation des messages*

5.1.9.1 *Transmissions incomplètes.* Si un message n'a pas été transmis en entier ou reçu d'un ordre d'annulation, la station qui transmet le message demande à la station réceptrice de ne pas tenir compte de la transmission incomplète. À cet effet, elle transmet une phrase appropriée en radiotéléphonie.

5.1.9.2 *Transmissions complètes*



Si un message transmis en entier est tenu en suspens dans l'attente de corrections et s'il faut faire savoir à la station réceptrice qu'elle ne doit pas le faire suivre ou si la remise ou la retransmission du message ne peut se faire, il est recommandé d'annuler la transmission. À cet effet, il convient en radiotéléphonie de transmettre une phase appropriée.

5.1.9.3 La station annulant une transmission est chargée de prendre toute disposition ultérieurement nécessaire.

## 5.2 Procédures applicables en radiotéléphonie

*En cas d'utilisation du système SELCAL certaines des procédures ci-dessous sont remplacées par celles de 5.2.4.*

### 5.2.1 Généralités

5.2.1.1 **PANS.** — Quand un contrôleur ou un pilote communique en phonie, il doit lui être répondu en phonie.

### 5.2.1.2 Langue

5.2.1.2.1 Les communications radiotéléphoniques air-sol se fait en français ou en anglais.

5.2.1.2.2 Toutes les stations au sol desservant des aéroports désignés et des routes utilisées par des services aériens internationaux sont en mesure d'employer l'anglais sur demande de toute station d'aéronef.

5.2.1.2.3 Les langues employées par une station au sol sont explicitement indiquées par les fournisseurs de service de navigation dans les publications d'information aéronautique et autres renseignements aéronautiques publiés sur ces services.

5.2.1.3 *Épellation en radiotéléphonie.* Lorsque des noms propres, des abréviations de service et des mots difficiles sont épelés en radiotéléphonie, le code d'épellation figurant à la Figure 5-1 est employé.

*La prononciation des mots du code d'épellation et des nombres peut varier suivant la façon dont l'usager parle habituellement. On pourra se procurer en s'adressant à l'OACI des affiches illustrant la prononciation recherchée, qui sont destinées à éliminer toutes différences exagérées de prononciation.*



Le code d'épellation spécifié en 5.2.1.3 doit également être utilisé dans le service mobile maritime (Règlement des radiocommunications de l'UIT, appendice 14).

5.2.1.4 Transmission des nombres en radiotéléphonie

5.2.1.4.1 Transmission des nombres

5.2.1.4.1.1 Pour la transmission de tous les nombres, à l'exception de ceux qui sont spécifiés en 5.2.1.4.1.2, chaque chiffre est énoncé séparément.

Voici des exemples d'application de cette procédure (cf. 5.2.1.4.3.1 pour la prononciation).

**Indicatifs d'aéronef**

CCA 238  
OAL 242

**Enonciation**

Air China **deux trois huit**  
Olympic **deux quatre deux**

**Niveaux de vol**

FL 180  
FL 200

**Enonciation**

niveau de vol **un huit zéro**  
niveau de vol **deux zéro zéro**

**Caps**

100 degrés  
080 degrés

**Enonciation**

cap **un zéro zéro**  
cap **zéro huit zéro**

**vitesse et direction du vent**

200 degrés, 70 nœuds

160 degrés, 18 nœuds,  
rafales à 30 nœuds

**Enonciation**

vent **deux zéro zéro** degrés,  
**sept zéro** nœuds  
vent **un six zéro** degrés,  
**un huit** nœuds, rafaes  
à **trois zéro** nœuds

**Codes transpondeurs**

2 400  
4 203

**Enonciation**

squawk **deux quatre zéro zéro**  
squawk **quatre deux zéro trois**



**pistes**

27

30

**Enonciation**

pistes deux sept

piste trois zéro

**calage altimétrique**

1 010

1 000

**Enonciation**

QNH un zéro un zéro

QNH un zéro zéro zéro

5.2.1.4.1.2 Pour la transmission de tous les nombres utilisés pour la communication de données sur l'altitude, la hauteur des nuages, la visibilité et la portée visuelle de piste (RVR), qui contiennent des multiples entiers de cent ou de mille, chaque chiffre du nombre de centaines ou de milliers est énoncé et le dernier est suivi, selon le cas, du mot CENT ou du mot MILLE. Dans le cas des combinaisons de multiples entiers de mille et de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé et le dernier est suivi du mot MILLE, puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot CENT.

Voici des exemples d'application de cette procédure (cf. 5.2.1.4.3.1 pour la prononciation).

**altitude**

800

3 400

12 000

**énonciation**

huit cent

trois mille quatre cent

un deux mille

**hauteur des nuages**

2 200

4 300

**énonciation**

deux mille deux cent

quatre mille trois cent

**visibilité**

1 000

700

**énonciation**

visibilité mille

visibilité sept cent

**portée visuelle de piste**

600

1 700

**énonciation**

RVR six cent

RVR mille sept cent

5.2.1.4.1.3 Les nombres renfermant des décimales sont énoncés conformément aux dispositions de 5.2.1.4.1.1 et les décimales sont précédées du mot DÉCIMALE.

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



Voici des exemples d'application de cette procédure:

Nombre	Énonciation
100,3	UN ZÉRO ZÉRO DÉCIMALE TROIS
38 143,9	TROIS HUIT UN QUATRE TROIS DÉCIMALE NEUF

Pour l'identification des fréquences VHF, le nombre de chiffres significatifs utilisés après la virgule dépend de l'espacement entre les canaux (cf. 5.2.1.7.3.4.3 pour les fréquences espacées de 25 kHz, et 5.2.1.7.3.4.4 pour les fréquences espacées de 8,33 kHz).

L'appariement des fréquences et des canaux pour les espacements de 8,33 kHz et de 25 kHz fait l'objet du Tableau 4-1 (bis) de la réglementation en vigueur relative à l'emploi du spectre de fréquences radioélectriques.

5.2.1.4.1.4 **PANS.** — Pour transmettre l'heure, il suffit en principe de transmettre les minutes. Chaque chiffre doit être prononcé séparément. Néanmoins, il convient de transmettre les chiffres des heures lorsqu'il y a risque de confusion.





Lettre	Mot	Figuration approximative de la prononciation	
		Alphabet phonétique international	Représentation des sons dans l'alphabet latin
A	Alfa	'alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	'bra:'vo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	'tʃa:li ou 'ʃa:li	<u>TCHAH</u> LI ou <u>CHAR</u> LI
D	Delta	'delta	<u>DEL</u> TAH
E	Echo	'eko	<u>ÈK</u> O
F	Foxtrot	'fɒkstrɒt	<u>FOX</u> TROTT
G	Golf	gɒlf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	ho:'tel	HO <u>TÈLL</u>
I	India	'indi:a	<u>IN</u> DI AH
J	Juliett	'dʒu:li-et	<u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u>
K	Kilo	'ki:lo	<u>KI</u> LO
L	Lima	'li:ma	<u>LI</u> MAH
M	Mike	maik	<u>MAÏK</u>
N	November	no'vember	NO <u>VÈMM</u> BER
O	Oscar	'ɒskar	<u>OSS</u> KAR
P	Papa	pə'pa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	ke'bek	KÉ <u>BÈK</u>
R	Romeo	'ro:mi'o	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	si'era	SI <u>ÈR</u> RAH
T	Tango	'tæŋgo	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	'ju:nifɔ:m ou 'u:nifɔ:m	<u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM
V	Victor	'viktɔr	<u>VIK</u> TAR
W	Whiskey	'wiski	<u>OUISS</u> KI
X	X-ray	'eks'rei	<u>ÈKSS</u> RÉ
Y	Yankee	'jæŋki	<u>YANG</u> KI
Z	Zulu	'zu:lu:	<u>ZOU</u> LOU

Note.— Dans la dernière colonne (représentation des sons dans l'alphabet latin), les syllabes accentuées sont soulignées.

Figure 5-1. Code d'épellation en radiotéléphonie (cf. 5.2.1.3)

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



La prononciation des mots du code d'épellation peut varier suivant la façon dont l'utilisateur parle habituellement. On peut se procurer en s'adressant à l'OACI des affiches illustrant la prononciation recherchée, qui sont destinées à éliminer toutes différences exagérées de prononciation.

Le code d'épellation spécifié en 5.2.1.3 doit également être utilisé dans le service mobile maritime (Règlement des radiocommunications de l'UIT, appendice 14).

Voici un exemple d'application de cette procédure où les dispositions de 5.2.1.2.2 sont également observées:

Heure	Transmission
0920 (9 heures 20)	TOU ZIRO ou ZIRO NAÏ-neu TOU ZIRO
1643 (16 heures 43)	FO-eur TRI ou OUANN SIKS FO-eur TRI

#### 5.2.1.4.2 Vérification des nombres

5.2.1.4.2.1 Lorsqu'elle veut vérifier l'exactitude des nombres à la réception, la personne qui transmet le message demande à celle qui le reçoit de collationner ces nombres.

#### 5.2.1.4.3 Prononciation des chiffres

5.2.1.4.3.1 Lorsque la langue de communication utilisée est l'anglais, les chiffres transmis sont prononcés comme suit:

Chiffre ou  
élément numérique    Prononciation

0	ZIRO
1	OUANN
2	TOU
3	TRI
4	FO-eur
5	FA-ÏF

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



6	SIKS
7	SÈV'n
8	EÏT
9	NAÏ-neu
Decimal	DÈ-SI-MAL
Hundred (cent)	HUN-dred
Thousand (mille)	TAOU-ZEND

*Il faut accentuer les syllabes imprimées en majuscules dans la liste ci-dessus; par exemple, les deux syllabes de ZIRO sont accentuées également, alors que la première syllabe de FO-eur est plus accentuée que la deuxième.*

#### 5.2.1.5 Méthode de transmission

5.2.1.5.1 **PANS.** — Chaque message écrit doit être lu avant le commencement de la transmission de manière à éviter tous retards inutiles dans les communications.

5.2.1.5.2 Les transmissions sont effectuées d'une façon concise et sur un ton normal de conversation.

5.2.1.5.3 **PANS.** — La transmission radiotéléphonique doit être telle que soit assuré le maximum d'intelligibilité. À cette fin, il est nécessaire que les membres d'équipage et le personnel au sol se conforment aux règles suivantes :

- a) prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
- b) maintenir une cadence régulière ne dépassant pas 100 mots à la minute. S'il s'agit de transmettre à un aéronef un message dont la teneur doit être consignée par écrit, réduire la cadence d'élocution afin de permettre la transcription. Une légère pause avant et après l'énonciation des chiffres facilite la compréhension ;
- c) maintenir le ton de conversation à un niveau constant ;
- d) se servir correctement du microphone et, en particulier, parler toujours à une même distance du microphone si un modulateur à niveau constant n'est pas utilisé ;
- e) s'interrompre momentanément, s'il est nécessaire d'éloigner la tête du microphone.

5.2.1.5.4 La technique de transmission radiotéléphonique est adaptée aux conditions de communication du moment.



5.2.1.5.5 PANS. — Les messages acceptés pour la transmission doivent être transmis en langage clair ou à l'aide d'expressions conventionnelles de l'OACI, sans que le sens de ces messages soit modifié en quoi que ce soit. Il convient normalement de remplacer par les mots et expressions équivalents dans la langue utilisée les abréviations agréées par l'OACI figurant dans le texte d'un message qui doit être transmis à l'aéronef, sauf dans le cas d'abréviations qui, grâce à un usage courant et répété, sont généralement comprises du personnel aéronautique.

*Les abréviations qui constituent les exceptions mentionnées en 5.2.1.5.5 sont identifiées spécialement à cet effet dans les sections chiffrage des PANS-ABC (Doc 8400 de l'OACI).*

5.2.1.5.6 PANS. — En vue d'accélérer les communications, on doit se dispenser d'utiliser le code d'épellation si l'exactitude et l'intelligibilité du message à la réception ne risquent pas d'en souffrir.

5.2.1.5.7 PANS.— La transmission de longs messages doit être interrompue momentanément de temps à autre pour permettre à l'opérateur qui transmet de confirmer que la fréquence utilisée est libre et, si cela est nécessaire, pour permettre à l'opérateur qui reçoit de demander la répétition des passages qu'il n'a pas reçus.

5.2.1.5.8 Les expressions qui figurent dans le tableau ci-après sont utilisées dans les communications radiotéléphoniques, selon les besoins, et elles ont la signification indiquée.

#### 5.2.1.6 Composition des messages

5.2.1.6.1 Les messages acheminés entièrement par le service mobile aéronautique comprendront les parties suivantes, dans l'ordre indiqué:

- a) l'appel indiquant le destinataire et celui qui appelle (cf. 5.2.1.7.3) ;
- b) le texte (cf. 5.2.1.6.2.1.1).



<i>Expression</i>		
<i>Français</i>	<i>Anglais</i>	<i>Signification</i>
ACCUSEZ RÉCEPTION	ACKNOWLEDGE	«Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message.»
AFFIRME	AFFIRM	«Oui.»
APPROUVÉ	APPROVED	«Permission accordée pour la mesure proposée.»
BREAK	BREAK	«Séparation entre parties du message.» (À utiliser lorsqu'il n'y a pas de séparation distincte entre le texte et les autres parties du message.)
BREAK BREAK	BREAK BREAK	«Séparation entre messages transmis à différents aéronefs dans un environnement très encombré.»
ANNULEZ	CANCEL	«Annulez l'autorisation transmise précédemment.»
VÉRIFIEZ	CHECK	«Vérifiez système ou procédure.» (Cette expression ne doit être utilisée dans aucun autre contexte. Aucune réponse n'est attendue en principe.)
AUTORISÉ	CLEARED	«Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées.»
CONFIRMEZ	CONFIRM	«Je demande une confirmation de (l'autorisation, l'instruction, la mesure, l'information).»
CONTACTEZ	CONTACT	«Entrez en communication avec...»
CORRECT	CORRECT	«Vrai» ou «Exact».
CORRECTION	CORRECTION	«Une erreur a été commise dans cette transmission (ou le message indiqué). Le texte correct est...»
IGNOREZ	DISREGARD	«Ne tenez pas compte de ce message.»
COMMENT RECEVEZ-VOUS?	HOW DO YOU READ?	«Quelle est la lisibilité de ma transmission?» (cf. 5.2.1.8.4).
JE RÉPÈTE	I SAY AGAIN	«Je répète pour être plus clair ou pour insister.»
MAINTENEZ	MAINTAIN	«Continuez conformément aux conditions spécifiées» ou demeurez dans le même état, p. ex. «Restez en VFR.»
VEILLEZ	MONITOR	«Écoutez sur (fréquence).»
NÉGATIF	NEGATIVE	«Non» ou «permission refusée» ou «cela n'est pas exact» ou «impossible».
RÉPONDEZ	OVER	«Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.» <i>Note.</i> — Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.
TERMINÉ	OUT	«Cet échange de messages est terminé et je n'attends pas de réponse.» <i>Note.</i> — Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.
COLLATIONNEZ	READ BACK	«Répétez-moi tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.»
RÉAUTORISÉ	RECLEARED	«Une modification a été apportée à votre dernière autorisation et cette nouvelle autorisation annule et remplace tout ou partie de la précédente.»
RAPPELEZ/INDIQUEZ	REPORT	«Communiquez avec moi quand vous serez dans la situation suivante.»/ «Donnez-moi l'information suivante...»



Expression		
Français	Anglais	Signification
JE DEMANDE	REQUEST	«J'aimerais savoir...» ou «Je désire obtenir...»
ROGER	ROGER	«J'ai reçu en entier votre dernière transmission.» <i>Note.— En aucun cas, cette expression ne doit être utilisée pour répondre à une question qui appelle un collationnement ou qui appelle une réponse directe positive (AFFIRME) ou négative (NÉGATIF).</i>
RÉPÉTEZ	SAY AGAIN	«Répétez toute votre dernière transmission ou la partie suivante.»
PARLEZ PLUS LENTEMENT	SPEAK SLOWER	«Réduisez votre cadence d'élocution.» <i>Note.— Pour la cadence normale d'élocution, cf. 5.2.1.5.3 b).</i>
ATTENDEZ	STANDBY	«Attendez que je vous rappelle.» <i>Note.— Normalement, le demandeur rappellera si l'attente est longue. L'expression «ATTENDEZ» n'est ni une approbation, ni un refus.</i>
IMPOSSIBLE	UNABLE	«Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation.» <i>Note.— L'expression «IMPOSSIBLE» est normalement suivie d'un motif.</i>
WILCO	WILCO	(Abréviation de l'anglais «will comply») «Votre message a été compris et sera exécuté.»
CHAQUE MOT DEUX FOIS	WORDS TWICE	a) À titre de demande: «La communication est difficile. Veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois.» b) À titre de renseignement: «La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots, dans ce message, sera formulé deux fois.»

Voici des exemples d'application de cette procédure:

(appel) NEW YORK RADIO SWISSAIR UN UN ZÉRO (texte) DEMANDE VÉRIFICATION  
SELCAL

OU

(appel) SWISSAIR UN UN ZÉRO NEW YORK RADIO  
(texte) CONTACTEZ SAN JUAN SUR CINQ SIX

5.2.1.6.2 Les messages dont l'acheminement doit s'effectuer en partie sur le RSFTA ainsi que les messages qui ne sont pas acheminés conformément à des dispositions réalisables concernant leur distribution (cf. 3.3.7.1) sont composés comme indiqué ci-après :

5.2.1.6.2.1 Messages émis par un aéronef:

1) appel (cf. 5.2.1.7.3) ;

2) mot POUR ;

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



3) nom de l'organisme auquel le message est adressé ;

4) nom de la station de destination ;

5) texte.

5.2.1.6.2.1.1 Le texte est aussi court que le permet la compréhension des renseignements à communiquer; les expressions conventionnelles OACI sont utilisées au maximum.

Voici un exemple d'application de cette procédure:

(appel) DOUALA RADIO CAMAIR UN DEUX HUIT

(adresse) POUR CAMAIR DOUALA

(texte) NÉCESSAIRE CHANGER MOTEUR UN

5.2.1.6.2.2 Messages adressés à un aéronef. Lorsqu'un message composé conformément aux dispositions prévues en 4.4.2 est retransmis par une station aéronautique à un aéronef en vol, l'en-tête et l'adresse de la forme de message prescrite pour le RSFTA sont omis lors de la retransmission du message sur le service mobile aéronautique.

5.2.1.6.2.2.1 Lorsque les dispositions de 5.2.1.6.2.2 sont appliquées, le message transmis par le service mobile aéronautique comprendra :

a) le texte [dans lequel sont incorporées les corrections (COR) figurant éventuellement dans le message acheminé par le service fixe] ;

b) le mot DE ;

c) le nom de l'organisme ayant expédié le message et le nom de son emplacement (extrait de la partie origine du message acheminé par le service fixe).

5.2.1.6.2.2.2 **PANS.** — Lorsque le texte d'un message qui doit être transmis à un aéronef en vol par une station aéronautique contient des abréviations agréées par l'OACI, il convient normalement de les remplacer, lors de la transmission du message, par les mots ou expressions auxquels ces abréviations correspondent dans la langue utilisée, sauf dans le cas d'abréviations qui, grâce à un usage courant et répété, sont généralement comprises du personnel aéronautique.

Les abréviations qui constituent les exceptions mentionnées en 5.2.1.6.2.2.2 sont identifiées spécialement à cet effet dans les sections chiffrages des PANS-ABC.

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



5.2.1./ Appel

5.2.1.7.1 Indicateurs d'appel radiotéléphonique pour les stations aéronautiques

5.2.1.7.1.1 Les stations aéronautiques dans le service mobile aéronautique sont identifiées par:

- a) le nom de l'emplacement ; et
- b) l'organisme ou le service disponible.

5.2.1.7.1.2 L'organisme ou le service est identifié conformément au tableau ci-dessous; toutefois, le nom de l'emplacement ou celui de l'organisme ou du service peut être omis à condition qu'une communication satisfaisante ait été établie.

5.2.1.7.2 Indicateurs d'appel radiotéléphonique des aéronefs

5.2.1.7.2.1 Indicateurs d'appel complets

5.2.1.7.2.1.1 L'indicateur d'appel radiotéléphonique des aéronefs appartient à l'un des types suivants :

Type a) — caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef ;

Type b) — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef ;

Type c) — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol.

*Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef, peut être utilisé comme préfixe radio- téléphonique de l'indicateur d'appel de type a) (cf. Tableau 5-1).*

*Suffixe de l'indicateur d'appel*

**Organisme ou service disponible**

**Français**

**Anglais**

Centre de contrôle régional  
Contrôle d'approche

CONTRÔLE  
APPROCHE

CONTROL  
APPROACH

Radar de contrôle d'approche,  
arrivées

ARRIVÉE

ARRIVAL

Radar de contrôle d'approche,  
départs

DÉPART

DEPARTURE

*Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques*





Contrôle d'aérodrome	TOUR	TOWER
Contrôle des mouvements en surface	SOL	GROUND
Radar (en général)	RADAR	RADAR
Radar d'approche de précision	PRÉCISION	PRECISION
Station radiogoniométrique	GONIO	HOMER
Service d'information de vol INFORMATION	INFO[RMATION]	
Délivrance des autorisations	DÉLIVRANCE	DELIVERY
Contrôle d'aire de trafic	[AIRE DE] TRAFIC	APRON
Contrôle d'exploitation compagnie	OPÉRATIONS	DISPATCH
Station aéronautique	RADIO	RADIO

Tableau 5-1. Exemples d'indicatifs d'appel complets et d'indicatifs d'appel abrégés (cf. 5.2.1.7.2.1 et 5.2.1.7.2.2)

		Type a)	Type b)	Type c)
Indicatif d'appel complet	N 57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA SCANDINAVIAN 937
Indicatif d'appel abrégé	N26 ou N826	CESSNA CD ou CESSNA BCD	CITATION CD ou CITATION BCD	VARIG MA ou VARIG VMA (pas de forme abrégée)

\* Les exemples illustrent l'application de la Note 1 de 5.2.1.7.2.1.1.

N'importe lequel des indicatifs d'appel ci-dessus peut être inséré dans le champ 7 du plan de vol OACI comme identification d'aéronef. Des instructions sur la façon de remplir le formulaire de plan de vol figurent dans les PANSATM, Doc 4444.

#### 5.2.1.7.2.2 Indicatifs d'appel abrégés

5.2.1.7.2.2.1 Les indicatifs d'appel radiotéléphonique décrits en 5.2.1.7.2.1.1, à l'exception du type c), peuvent être abrégés dans les cas précisés en 5.2.1.7.3.3.1. Les indicatifs d'appel abrégés sont constitués respectivement par :

Type a) – le premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;

Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques



Type b) — l'indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;

Type c) — pas de forme abrégée.

*Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef, peut être utilisé au lieu du premier caractère dans le type a).*

#### 5.2.1.7.3 Procédures radiotéléphoniques

5.2.1.7.3.1 Les aéronefs ne changent pas de type d'indicatif d'appel radiotéléphonique en cours de vol sauf de façon temporaire si un organisme de contrôle de la circulation aérienne leur en donne instruction pour des raisons de sécurité.

5.2.1.7.3.1.1 Sauf pour des raisons de sécurité, aucune transmission n'est adressée à un aéronef lors du décollage, de la dernière partie de l'approche finale, ou lors du roulement à l'atterrissage.

#### 5.2.1.7.3.2 Établissement des communications radiotéléphoniques

5.2.1.7.3.2.1 Les stations d'aéronef et les stations aéronautiques utilisent, pour entrer en communication, des indicatifs d'appel radiotéléphonique complets. Les aéronefs qui entrent en communication avec des stations aéronautiques appliquent la procédure d'appel du Tableau 5-2.

5.2.1.7.3.2.2 **PANS.** — *Les stations qui ont besoin de transmettre des renseignements à toutes les stations susceptibles de capter l'émission doivent faire précéder celle-ci de l'appel général à toutes stations suivi de l'identification de la station qui appelle.*

*Aucune réponse à ces appels généraux n'est attendue, à moins qu'il ne soit ensuite demandé à chaque station d'accuser réception.*

5.2.1.7.3.2.3 La réponse aux appels ci-dessus est conforme au Tableau 5-3. L'emploi de l'indicatif d'appel de la station aéronautique appelante suivi de l'indicatif d'appel de la station aéronautique appelée est considéré comme l'invitation à commencer la transmission par la station appelante

5.2.1.7.3.2.4 **PANS.** — Lorsqu'une station est appelée mais a des doutes sur l'identité de la station qui appelle, elle doit répondre en transmettant ce qui suit :

STATION APPELANT . . . (station appelée) RÉPÉTEZ VOTRE INDICATIF D'APPEL

*Voici un exemple d'application de cette procédure:*

(Station de DOUALA répondant)

*Annexe à l'Arrêté fixant les dispositions applicables aux procédures de télécommunications aéronautiques*

