



A A C G B

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE-BISSAU

**RÈGLEMENTS TECHNIQUE AÉRONAUTIQUES
DE LA GUINÉE-BISSAU**

**RTA GB – 10
Volume II**

TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de
procédures pour les services de navigation aérienne

**ÉDITION 3
Septembre 2021**

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Page de validation Page 1 de 1 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	--

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA / DATE
REDACTION	DINA	Malam da Silva Constantino Silva	 08/09/2021
VERIFICATION	Cabinet Juridique	Henrique P. Camara	 12/10/2021
VALIDATION OPERATIONNELLE	Comité Technique	Malam da Silva	 15/10/2021
APPROBATION	Président de l'A.A.C.G.B	Crarmo Camara	 20/10/2021

[illegible]

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Historique des amdments : 1 de 2 Edition : 3 Date : Septembre 2021
---	---	---

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

<i>Amendement</i>	<i>Origine (s)</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i> — <i>adoption</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
Première édition RTA GB 10	C TECHNIQUE OACI	Introduction de l'Amendement 89 de l'Annexe 10, Volume II (Chapitre 1, § 1.8; et Chapitre 8. § 8.2 Procédures CPDLC). Inspection CNS 01/2014: Suppression des procédures RSFTA liées à l'Alphabet ITA-2. Révision Chapitre 5, Service mobile aéronautique Nouveau Supplément C. Inspection CNS 02/2015 Chapitre 6, § 6.2 Radiogoniométrie.	- 28/06/2016 - 28/06/2016 - 28/06/2016
Amendement 1	C TECHNIQUE OACI	Introduction de l'Amendement N° 90 de l'OACI à l'Annexe 10, Volume II: - réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) et nouveaux types de messages ; - fonction d'initialisation de la liaison de données (DLIC) ; - surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) ; - communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) ; - communications vocales par satellite (SATVOICE) Mise en forme juridique des spécifications	- 28/06/2019 - 28/06/2019 - 28/06/2019
Amendement 2	C, TECHNIQUE OACI	Introduction de l'Amendement N° 91 de l'OACI à l'Annexe 10, Volume II: - Chapitre 4, § 4.4.14.2, alinéa c) 2), changement référence - Chapitre 5, prononciation des nombres (nouveaux §	- 24/11/2019 - 24/11/2019 - 24/11/2019

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Historique des amdmnts Page 2 de 2 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	--	---

<i>Amendement</i>	<i>Origine (s)</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i> — <i>adoption</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
		5.1.2.4.1.2 à 5.1.2.4.1.6) - Chapitre 8, § 8.1.1.1.2, rajout de la Note 2	
Amendement 3	AACGB	Introduction de dispositions visant l'échange de produits OPMET au format IWXXM sur le SFA (para. 4.3)	- 28/09/2021 - 28/09/2021 - 28/09/2021

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Liste des references 1 de 1 Edition : 3 Date : Septembre 2021
---	---	---

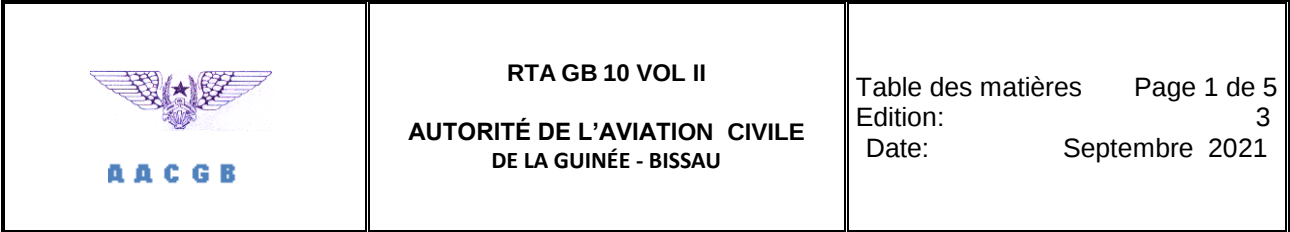
LISTE DES REFERENCES

1. Règlement aéronautique de la Guinée-Bissau n°10 (RTA GB 10), Volume II, première édition juin 2016 (Amendement 2) ;
2. Annexe 10, Volume II, sixième édition, octobre 2019, (Amendement 92) ;
3. Règlement des radiocommunications de l'UIT.
- 4.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Liste des abréviations Page 1 de 1 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

LISTE DES ABREVIATIONS

AMHS	système de messagerie ATS
ATN	réseau de télécommunications aéronautiques
ATSMHS	services de messagerie des services de la circulation aérienne
CPDLC	communications contrôleur-pilote par liaison de données
IA-5	Alphabet international n°5
ICC	communications inter centres
ISO	Organisation internationale de normalisation
OACI	Organisation internationale de l'aviation civile
RSFTA	réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
SFA	service fixe aéronautique
UIT	Union internationale des télécommunications



Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Introduction Edition: Date: Page 1 de 1 3 Septembre 2021
---	--	--

RTA GB 10 VOLUME II
PROCEDURES DE TELECOMMUNICATION
Introduction

Le service des télécommunications aéronautiques est destiné à assurer les télécommunications nationales et internationales, et le fonctionnement des aides radio à la navigation aérienne nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Les procédures du service des télécommunications aéronautiques exposées dans le présent document sont conformes à celles de l'OACI contenues dans l'Annexe 10, volume II.

Lorsqu'ils se sont avérés pertinents, des extraits du Règlement des radiocommunications de l'UIT ont été incorporés avec quelques modifications de forme. Les usagers des présentes procédures sont priés de noter que les dispositions du Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications ont un caractère général et qu'en conséquence elles doivent être appliquées à tous les cas appropriés.

Partout dans le présent RTA GB, «Règlement des radiocommunications» désigne le Règlement des radiocommunications publié par l'Union internationale des télécommunications.

Les procédures de télécommunication doivent être consultées parallèlement aux abréviations et codes du Doc 8400 de l'OACI et à tous autres codes et abréviations pour les télécommunications approuvés par l'OACI.

Le Volume II contient des dispositions relatives à l'échange d'informations aux débits binaires moyens et élevés utilisant les jeux de caractères codés de l'Alphabet international n° 5 (IA-5). Des dispositions relatives à l'Alphabet international n° 5 (IA-5) figurent également dans le RTA GB 10, Volume III.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 1 Page 1 de 7 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	--	--

CHAPITRE 1^{er} DEFINITIONS

Dans le présent RTA GB, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après. Toutes les définitions sont identiques à celles utilisées par l'OACI.

Note 1. — Une liste d'expressions supplémentaires ayant une signification particulière dans le domaine des télécommunications, accompagnées de leurs définitions, figure au Supplément A.

Note 2. — Partout dans le présent RTA GB, «Règlement des radiocommunications» désigne le Règlement des radiocommunications publié par l'Union internationale des télécommunications (UIT). Ce règlement est modifié périodiquement afin de tenir compte des décisions incorporées dans les actes finals des conférences mondiales des radiocommunications, qui se tiennent en principe tous les deux ou trois ans. Le Manuel de l'OACI relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Enoncés de politique approuvés par l'OACI (Doc 9718) contient d'autres renseignements sur les processus de l'UIT relatifs à l'emploi des fréquences radioélectriques par les systèmes aéronautiques.

1.1 Services

Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA). Réseau mondial de circuits fixes aéronautiques destiné, dans le cadre du service fixe aéronautique, à l'échange de messages et/ou de données numériques entre stations fixes aéronautiques ayant des caractéristiques de communication identiques ou compatibles.

Service de diffusion de renseignements aéronautiques. Service de diffusion destiné à la transmission de renseignements relatifs à la navigation aérienne.

Service de radionavigation aéronautique (RR S1.46). Service de radionavigation assuré pour les besoins des aéronefs et pour la sécurité de leur exploitation.

Note. — Les dispositions ci-dessous du Règlement des radiocommunications sont citées à titre de référence et/ou en vue d'une meilleure compréhension de cette définition :

RR S1.10 Radionavigation : Application du radiorepérage à la navigation, y compris le repérage d'objets gênants.

RR S1.9 Radiorepérage : Détermination de la position, de la vitesse ou d'autres caractéristiques d'un objet ou obtention de données relatives à ces paramètres, à l'aide des propriétés de propagation des ondes radioélectriques.

Service des télécommunications aéronautiques. Service de télécommunications prévu à des fins en rapport avec l'aviation.

Service fixe aéronautique (SFA). Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service international des télécommunications. Service de télécommunications entre bureaux ou stations de différents États, ou entre stations mobiles qui ne sont pas situées dans le même État ou qui relèvent d'États différents.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 1 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 2 de 7
---	---	---

Service mobile aéronautique (RR S1.32). Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Service mobile aéronautique par satellite (RR S1.35). Service mobile par satellite dans lequel les stations terriennes mobiles sont situées à bord d'aéronefs ; les stations d'engin de sauvetage et les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service.

Service mobile aéronautique (R)* (RR S1.33). Service mobile aéronautique, réservé aux communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

Service mobile aéronautique (R)* par satellite (RR S1.36). Service mobile aéronautique par satellite, réservé aux communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

* (R) : le long des routes

1.2 Stations

Centre de communications. Station fixe aéronautique qui relaie ou retransmet des messages en provenance ou à destination d'un certain nombre d'autres stations fixes aéronautiques auxquelles elle est directement reliée.

Centre de communications du RSFTA. Station du RSFTA dont le rôle primordial est d'assurer le relais ou la retransmission du trafic RSFTA depuis (ou vers) un certain nombre d'autres stations du RSFTA auxquelles elle est reliée.

Radiogoniométrie (RR S1.12). Radiorepérage utilisant la réception des ondes radioélectriques en vue de déterminer la direction d'une station ou d'un objet.

Station aéronautique (RR S1.81). Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plate-forme en mer.

Station d'aéronef (RR S1.83). Station mobile du service mobile aéronautique placée à bord d'un aéronef, autre qu'une station d'engin de sauvetage.

Station de destination du RSFTA. Station du RSFTA à laquelle des messages et/ou données numériques sont adressés pour être remis au destinataire.

Station de réseau. Station aéronautique qui fait partie d'un réseau radiotéléphonique.

Station de télécommunications aéronautiques. Station du service des télécommunications aéronautiques.

Station d'origine du RSFTA. Station du RSFTA où des messages et/ou données numériques sont acceptés pour transmission sur le RSFTA.

Station du RSFTA. Station qui fait partie du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) et qui fonctionne à ce titre sous l'autorité ou le contrôle d'un Etat.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 1 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

Station fixe aéronautique. Station du service fixe aéronautique.

Station mobile de surface. Station du service des télécommunications aéronautiques, autre qu'une station d'aéronef, destinée à être utilisée lorsqu'elle est en mouvement, ou pendant des haltes en des points non déterminés.

Station radio de contrôle air-sol. Station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée.

Station radio du contrôle d'aérodrome. Station assurant les communications radio entre la tour de contrôle d'un aérodrome et les aéronefs ou les stations mobiles aéronautiques.

Station radiogoniométrique (RR S1.91). Station de radiorepérage utilisant la radiogoniométrie.

Note. — L'application aéronautique de la radiogoniométrie intervient dans le service de radionavigation aéronautique.

Station régulière. Station choisie parmi celles qui font partie d'un réseau de radiotéléphonie air-sol en route pour assurer les communications avec les aéronefs ou intercepter les communications provenant de ceux-ci, dans les conditions normales.

Station tributaire. Station fixe aéronautique qui peut recevoir ou transmettre des messages et/ou données numériques, mais qui ne sert de relais que pour desservir des stations analogues reliées par son intermédiaire à un centre de communications.

1.3 Méthodes de communication

Collationnement. Répétition par la station réceptrice à l'intention de la station émettrice de tout ou partie d'un message reçu, de manière à obtenir confirmation de l'exactitude de la réception.

Communications air-air entre pilotes. Communications bidirectionnelles sur la voie air-air désignée, permettant aux aéronefs en vol au-dessus de zones éloignées et océaniques, hors de portée des stations VHF au sol, d'échanger des renseignements opérationnels nécessaires et facilitant la solution de problèmes opérationnels.

Communications air-sol. Communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points au sol.

Communications dans le sens air-sol. Communications unilatérales d'aéronefs à des stations ou points au sol.

Communications dans le sens sol-air. Communications unilatérales de stations ou de points au sol à des aéronefs.

Communications hors réseau. Communications radiotéléphoniques effectuées par une station du service mobile aéronautique mais non dans le cadre du réseau radiotéléphonique.

Diffusion. Transmission de renseignements concernant la navigation aérienne, qui n'est pas destinée à une ou plusieurs stations déterminées.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 1 Page 4 de 7 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	--

Duplex. Méthode suivant laquelle les communications entre deux stations peuvent avoir lieu dans les deux sens à la fois.

Réseau radiotéléphonique. Groupe de stations aéronautiques radiotéléphoniques fonctionnant et veillant sur des fréquences de la même famille et se prêtant mutuellement assistance d'une manière déterminée pour assurer la sécurité maximale des communications air-sol et la diffusion du trafic air-sol.

Simplex. Méthode suivant laquelle les communications entre deux stations ont lieu dans un sens à la fois.

Télécommunication (RR S1.3). Toute transmission, émission ou réception de signes, de signaux, d'écrits, d'images, de sons ou de renseignements de toute nature, par fil, radioélectricité, optique ou autres systèmes électromagnétiques.

Transmission en l'air. Transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales, mais qu'il est supposé que la station appelée est en mesure de recevoir le message.

1.4 Radiogoniométrie

Radioralliement. Procédé consistant à utiliser l'équipement radiogoniométrique d'une station radio et les émissions d'une autre station radio (une de ces stations au moins étant mobile) et permettant à la station mobile de naviguer continuellement en direction de l'autre station.

Relèvement radiogoniométrique. Angle déterminé par une station radiogoniométrique, formé par la direction apparente d'une source donnée d'émission d'ondes électromagnétiques et une direction de référence. Un relèvement radiogoniométrique *vrai* est un relèvement dont la direction de référence est le nord vrai. Un relèvement radiogoniométrique *magnétique* est un relèvement dont la direction de référence est le nord magnétique.

1.5 Systèmes téléimprimeurs

Bande perforée de téléimprimeur. Bande sur laquelle des signaux destinés à être transmis sur les circuits téléimprimeurs sont enregistrés dans le code arithmique à cinq unités au moyen de perforations complètes (bande perforée) ou incomplètes (bande semi-perforée).

Champ de message. Partie déterminée d'un message contenant des éléments de données spécifiés.

Installation de retransmission à coupure de bande. Installation de téléimprimeurs dans laquelle les messages sont reçus puis retransmis sous forme de bande perforée et dans laquelle toutes les opérations de retransmission exigent une intervention de l'opérateur.

Installation de retransmission automatique. Installation de téléimprimeurs dans laquelle un équipement automatique est utilisé pour transférer les messages des circuits d'entrée aux circuits de sortie.

Note. — Cette expression s'applique aux installations entièrement automatiques et semi-automatiques.

Installation de retransmission entièrement automatique. Installation de téléimprimeurs dans laquelle l'interprétation des fonctions de retransmission d'un message arrivant et l'établissement des connexions en vue de la retransmission sont effectués automatiquement, ainsi que toutes les autres opérations normales de retransmission, sans qu'il y ait nécessité pour un opérateur d'intervenir, si ce n'est aux fins de contrôle.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 1 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 6 de 7
---	--	---

1.9 Divers

Altitude. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

Annuaire d'acheminement. Dans un centre de communications, liste indiquant, pour chaque destinataire, le circuit de sortie à utiliser.

Circuit de communications vocales directes ATS. Circuit téléphonique du service fixe aéronautique (SFA), utilisé pour l'échange direct de renseignements entre les organismes des services de la circulation aérienne (ATS).

Circuit du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques. Circuit faisant partie du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA).

Circuit fixe aéronautique. Circuit faisant partie du service fixe aéronautique (SFA).

Communications du contrôle d'exploitation. Communications nécessaires à l'exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.

Note. — Ces communications sont normalement nécessaires à l'échange de messages entre aéronefs et exploitants d'aéronefs.

Compte rendu en vol. Compte rendu émanant d'un avion en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes rendus de position, d'exploitation et/ou d'observations météorologiques.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Indicateur d'emplacement. Groupe de quatre lettres formé conformément aux règles prescrites par l'OACI et assigné à l'emplacement d'une station fixe aéronautique.

Niveau de vol. Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

Note 1. — Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type:

- a) calé sur le QNH, indique l'altitude ;*
- b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;*
- c) calé sur une pression de 1 013,2 hPa, peut être utilisé pour indiquer des niveaux de vol.*

Note 2. — Les termes hauteur et altitude, utilisés dans la Note 1 ci-dessus, désignent des hauteurs et des altitudes altimétriques et non géométriques.

NOTAM. Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 2 Edition: Date: Page 1 de 2 3 Septembre 2021
---	---	---

CHAPITRE 2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LE SERVICE DES TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

2.1 Subdivision du service

Le service des télécommunications aéronautiques doit être divisé en trois parties :

- 1) le service fixe aéronautique ;
- 2) le service mobile aéronautique ;
- 3) le service de radionavigation aéronautique.

2.2 Télécommunications — Accès

Toutes les stations de télécommunications aéronautiques, notamment les systèmes d'extrémité et les systèmes intermédiaires du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN), doivent être protégées contre les accès physiques directs ou à distance non autorisés.

2.3 Heures de service

2.3.1 Les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent communiquer les heures normales de service des stations et des bureaux du service international des télécommunications aéronautiques aux organismes de télécommunications aéronautiques désignés par les autres administrations intéressées pour recevoir ces renseignements.

2.3.2 Les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent communiquer, avant leur mise en vigueur, tous les changements dans les heures normales de service, aux organismes de télécommunications aéronautiques désignés par les autres administrations intéressées pour recevoir ces renseignements. Les changements doivent être également publiés dans les NOTAM.

2.3.3 Une station du service international des télécommunications aéronautiques ou un exploitant d'aéronef(s) désirant obtenir un changement dans les heures de service d'une autre station doit en faire la demande dès qu'elle/il se rend compte de la nécessité d'un changement d'horaire. La station ou l'exploitant d'aéronef(s) doivent être informés dès que possible du résultat de leur demande.

2.4 Contrôle

2.4.1 Les fournisseurs de services de navigation aérienne dûment désignés par l'Autorité d'aviation civile doivent s'assurer que le fonctionnement du service des télécommunications aéronautiques est conforme aux dispositions des procédures du présent RTA GB.

2.4.2 Les infractions accidentelles aux présentes procédures doivent, si elles ne sont pas graves, être réglées par les parties directement intéressées, par correspondance ou par contacts personnels.

2.4.3 Dans le cas où une station du service international des télécommunications aéronautiques commet des infractions graves ou répétées, les représentations à leur sujet doivent être faites par les fournisseurs de services de navigation aérienne qui constatent ces infractions aux autorités désignées par l'Etat auquel appartient la station. Les fournisseurs de service doivent en informer l'Autorité d'aviation civile.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 3 Edition: Date: Page 1 de 5 3 Septembre 2021
---	--	--

CHAPITRE 3. PROCEDURES GENERALES DU SERVICE DES TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

3.1 Généralités

Les procédures figurant au présent chapitre sont de caractère général et s'appliquent, le cas échéant, aux autres chapitres du présent volume.

Note. — Les procédures détaillées s'appliquant spécialement aux différents services figurent aux Chapitres 4, 5, 6 et 8.

3.2 Prolongation du service et heure de fermeture des stations

3.2.1 Les stations du service des télécommunications aéronautiques doivent prolonger leur horaire de service aussi longtemps qu'il le faudra pour acheminer le trafic nécessaire à l'exécution des vols.

3.2.2 Avant de cesser le service, une station doit notifier son intention à toutes les autres stations avec lesquelles elle est en liaison directe, préciser qu'une prolongation de service n'est pas nécessaire et faire connaître l'heure de la reprise du service si cette heure n'est pas celle prévue par l'horaire normal de service.

3.2.3 Lorsqu'elle fonctionnera régulièrement en réseau sur un circuit commun, une station qui aura l'intention de cesser le service doit le notifier soit à la station directrice du réseau, si elle existe, soit à toutes les stations du circuit. Elle doit continuer à veiller pendant deux minutes et pourra alors cesser le service si elle n'a pas reçu d'appel pendant cette période.

3.2.4 Les stations non ouvertes en permanence qui acheminent ou achemineront probablement du trafic de détresse, d'urgence, d'intervention illicite ou d'interception doivent rester ouvertes après l'heure de fermeture normale afin d'assurer les communications nécessaires.

3.3 Acceptation, transmission et remise des messages

3.3.1 Seuls les messages compris dans les catégories indiquées en 4.4.1.1 sont acceptés pour être transmis par le service des télécommunications aéronautiques.

3.3.1.1 La station où le message est déposé pour être transmis doit décider si le message est acceptable ou non.

3.3.1.2 Une fois qu'un message est jugé acceptable, il doit être transmis, retransmis et remis à son destinataire, suivant l'ordre de priorité, sans distinction ni délai injustifié.

3.3.1.3 Le fournisseur de services de navigation aérienne contrôlant toute station par laquelle un message est retransmis doit faire ultérieurement des observations aux autorités contrôlant la station qui l'a accepté, si lui-même le juge inacceptable.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 3 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 2 de 5
---	---	--

3.3.2 Seuls les messages destinés à des stations faisant partie du service des télécommunications aéronautiques doivent être acceptés pour transmission, à moins que des accords spéciaux n'aient été conclus avec les autorités des télécommunications intéressées.

3.3.2.1 Il est permis d'accepter comme message unique un message adressé à deux ou plusieurs destinataires, soit à la même station, soit à des stations différentes, sous réserve, toutefois, des dispositions prévues en [4.4.15.2.1.4](#).

3.3.3 Les messages des exploitants d'aéronef(s) ne doivent être acceptés que s'ils sont déposés à la station de télécommunications sous la forme prescrite dans les présentes procédures et par un représentant agréé de l'exploitant en question ou reçus de cet exploitant sur un circuit autorisé.

3.3.4 Pour chaque station du service des télécommunications aéronautiques d'où des messages sont remis à un ou plusieurs exploitants d'aéronef(s), un seul bureau doit être désigné pour chaque exploitant par accord entre l'organisme de télécommunications aéronautiques et l'exploitant d'aéronef(s) intéressés.

3.3.5 Toute station du service international des télécommunications aéronautiques doit remettre les messages au(x) destinataire(s) situé(s) à l'intérieur des limites du ou des aéroports desservis par cette station ; en dehors de ces limites elle ne doit remettre les messages qu'aux destinataires spécifiés dans des accords spéciaux conclus avec les administrations intéressées.

3.3.6 Les messages doivent être remis à leur destinataire sous forme écrite, ou à l'aide d'un autre support permanent, selon les prescriptions des autorités des entités destinataires.

3.3.6.1 Si pour la remise des messages, le téléphone ou un système de haut-parleurs est utilisé sans appareils d'enregistrement, une copie écrite des messages doit être remise dès que possible, à titre de confirmation,

3.3.7 Les messages émis dans le service mobile aéronautique par un aéronef en vol et qui doivent être transmis sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques pour être remis au destinataire doivent être recomposés par la station de télécommunications aéronautiques dans la forme prescrite en 4.4.15 avant d'être acheminés sur le RSFTA.

3.3.7.1 Les messages émis dans le service mobile aéronautique par un aéronef en vol et qui doivent être transmis sur le service fixe aéronautique, autrement que sur les circuits du RSFTA, doivent également être recomposés par la station de télécommunications aéronautiques dans la forme prescrite en 4.4.15, sauf lorsque, sous réserve des dispositions de 3.3.5, d'autres arrangements auront été conclus au préalable entre l'organisme de télécommunications aéronautiques et l'exploitant d'aéronef(s) intéressés en vue d'une distribution préétablie des messages émanant des aéronefs.

3.3.7.2 Les messages (dont les comptes rendus en vol) sans adresse déterminée et contenant des renseignements météorologiques reçus d'un aéronef en vol doivent être remis sans retard au centre météorologique associé au point de réception.

3.3.7.3 Les messages (dont les comptes rendus en vol) sans adresse déterminée et contenant des renseignements intéressant les services de la circulation aérienne reçus d'un aéronef en vol doivent être remis sans retard à l'organisme des services de la circulation aérienne associé à la station de télécommunications qui reçoit ces messages.

3.3.7.4 **PANS.—** Dans l'enregistrement du texte des comptes rendus en vol sous la forme AIREP,

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 3 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 3 de 5
---	---	---

les conventions de données adoptées par l'OACI à cet usage seront utilisées.

Note. — Les PANS-ATM (Doc 4444 de l'OACI) contiennent des dispositions relatives à la composition des comptes rendus en vol, y compris les conventions de données, ainsi qu'à l'ordre et la forme dans lesquels les éléments de ces comptes rendus sont d'une part transmis par les stations d'aéronef et d'autre part enregistrés et retransmis par les stations aéronautiques.

3.3.7.5 PANS.— Lorsque des comptes rendus en vol sous la forme AIREP doivent être retransmis par téléimprimeur, le texte transmis sera le texte enregistré conformément à 3.3.7.4.

3.4 Système horaire

3.4.1 Toutes les stations du service des télécommunications aéronautiques doivent utiliser le temps universel coordonné (UTC). Minuit est désigné par 2400 pour la fin de la journée et le début de la journée par 0000.

3.4.2 Le groupe date-heure doit comprendre six chiffres, les deux premiers chiffres représentant le quantième du mois et les quatre derniers chiffres les heures et minutes UTC.

3.5 Enregistrement des communications

3.5.1 Généralités

3.5.1.1 Un registre des télécommunications, écrit ou automatique, doit être tenu dans chaque station du service des télécommunications aéronautiques. Toutefois, une station d'aéronef, dans le cas d'une communication directe en radiotéléphonie avec une station aéronautique, n'est pas obligée d'enregistrer la communication.

Note. — Le registre des télécommunications pourra servir de pièce justificative en cas de vérification des activités de veille de l'opérateur radio. Il pourra être exigé comme preuve judiciaire.

3.5.1.1.1 Les stations aéronautiques doivent enregistrer les messages au moment de leur réception. Toutefois, si dans un cas d'urgence l'enregistrement manuel devait apporter un retard dans les communications, l'enregistrement pourra être temporairement interrompu et complété par la suite à la première occasion.

Note. — En cas d'exploitation en radiotéléphonie, il serait souhaitable de prévoir l'enregistrement vocal pour parer aux interruptions éventuelles de l'enregistrement manuel.

3.5.1.1.2 Lorsque les communications de détresse, les brouillages nuisibles, ou les interruptions de communications sont enregistrés par une station d'aéronef, dans un registre de communications radiotéléphoniques ou ailleurs, les renseignements portés dans ce registre doivent comprendre des indications sur l'heure ainsi que sur la position et l'altitude de l'aéronef.

3.5.1.2 Les inscriptions au registre écrit ne doivent être portées que par les opérateurs de service, mais d'autres personnes au courant de faits en rapport avec les inscriptions peuvent certifier sur le registre l'exactitude des inscriptions portées par les opérateurs.

Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 3 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 4 de 5
---	---	---

3.5.1.3 Les inscriptions doivent être complètes, claires, correctes et lisibles. On évitera d'introduire dans le registre des annotations ou des signes superflus.

3.5.1.4 Toute correction qu'il sera nécessaire de porter au registre écrit doit être effectuée uniquement par l'auteur de l'inscription. La correction doit être faite en traçant ou dactylographiant une ligne en travers de l'inscription incorrecte, en la paraphant et enregistrant l'heure et la date de la correction. L'inscription correcte doit être faite sur la ligne suivant immédiatement la dernière inscription.

3.5.1.5 Les registres écrits ou automatiques de télécommunications doivent être conservés pendant une période d'au moins trente jours. Lorsque des registres ont rapport à des enquêtes, ils doivent être conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit manifeste qu'ils ne sont plus nécessaires.

3.5.1.6 Les renseignements suivants doivent figurer au registre écrit :

- a) le nom de l'organisme qui exploite la station ;
- b) l'identification de la station ;
- c) la date ;
- d) les heures d'ouverture et de clôture de la station ;
- e) la signature de chaque opérateur, avec mention de l'heure à laquelle l'opérateur commence ou quitte la veille ;
- f) les fréquences de veille, et le type de veille (continue ou à heures fixes) assurée pour chaque fréquence ;
- g) un relevé de chaque communication, transmission d'essai ou tentative de communication, indiquant le texte de la communication, l'heure de fin de transmission, la ou les stations avec lesquelles la communication a été établie, et la fréquence utilisée; toutefois, l'application de ces dispositions ne sera pas exigée aux stations de relais mécaniques intermédiaires. Le texte d'une communication peut ne pas être inscrit au registre si le double du message transmis est incorporé au registre ;
- h) toutes les communications de détresse et les mesures prises à ce sujet ;
- i) une description sommaire des conditions et des difficultés de communication, notamment les brouillages nuisibles — préciser, dans la mesure du possible, l'heure à laquelle du brouillage a été constaté, les caractéristiques, la fréquence radio et l'identification du signal brouilleur ;
- j) une description sommaire des interruptions des communications, causées par une panne de matériel ou par d'autres ennuis, avec indication de la durée des interruptions et des mesures prises ;
- k) tous autres renseignements que l'opérateur pourra juger utiles pour le dossier de la station.

3.6 Établissement des radiocommunications

3.6.1 Toutes les stations doivent répondre aux appels qui leur sont adressés par d'autres stations du service des télécommunications aéronautiques et doivent assurer les communications sur demande.

3.6.2 Toutes les stations ne doivent émettre qu'avec le minimum d'énergie rayonnée nécessaire pour assurer une bonne communication.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 3 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 5 de 5
---	--	--

3.7 Emploi des abréviations et codes

3.7.1 Des codes et abréviations doivent être utilisés dans le service des télécommunications aéronautiques toutes les fois qu'ils conviennent et que leur emploi abrège ou facilite les communications.

3.7.1.1 Lorsque des messages contiennent des textes établis au moyen de codes et d'abréviations autres que ceux approuvés par l'OACI, l'expéditeur, sur demande de la station de télécommunications aéronautiques qui accepte le message en vue de le transmettre, doit mettre à la disposition de cette station un tableau de déchiffrement des abréviations et des codes utilisés.

Note. — L'emploi des abréviations et des codes approuvés par l'OACI toutes les fois qu'ils conviennent — par exemple, ceux qui figurent dans les PANS-ABC (Doc 8400) de l'OACI — évite la nécessité d'appliquer les dispositions de 3.7.1.1.

3.8 Annulation des messages

Une station de télécommunications ne doit annuler un message qu'après y avoir été autorisée par l'expéditeur.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 1 de 29
---	--	--

CHAPITRE 4. SERVICE FIXE AERONAUTIQUE (SFA)

4.1 Généralités

4.1.1 Le service fixe aéronautique comprend les systèmes et applications suivants utilisés dans les communications sol-sol (point à point) du service de télécommunications aéronautiques :

- a) circuits et réseaux de communications vocales directes ATS;
- b) systèmes de diffusion, circuits et réseaux de renseignements météorologiques d'exploitation ;
- c) réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA);
- d) services de messagerie des services de la circulation aérienne (ATSMHS);
- e) communications inter centres (ICC).

Note 1. — Les dispositions relatives aux communications vocales directes ATS figurent en 4.2.

Note 2. — Les dispositions relatives aux voies d'échange de renseignements météorologiques d'exploitation et aux réseaux de télécommunications pour l'échange de renseignements météorologiques d'exploitation figurent en 4.3.

Note 3. — Le RSFTA assure un service de messagerie avec enregistrement et retransmission permettant d'acheminer des messages en mode texte utilisant le format ITA-2 ou IA-5 au moyen de procédures de niveau caractère. Les dispositions relatives au RSFTA figurent en 4.4.

Note 4. — L'application services de messagerie ATS (ATSMHS) permet aux utilisateurs du service de s'échanger des messages ATS au moyen du service de communication inter-réseau (ICS) du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN). Les dispositions procédurales relatives aux services de messagerie ATS figurent en 4.6.

Note 5.— Les applications des communications inter centres permettent aux organismes des services de la circulation aérienne de s'échanger des informations au moyen du service de communication inter-réseau (ICS) du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN), pour assurer les fonctions de notification, coordination, transfert de contrôle, planification des vols, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien. Les dispositions procédurales relatives aux communications inter centres figurent en 4.7.

Note 6. — Les applications ATSMHS et ICC du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) permettent la transition des utilisateurs et du système RSFTA actuel à l'architecture ATN.

4.1.2 Eléments autorisés dans les messages du service fixe aéronautique

Note. — Les dispositions de 4.1.2 ne s'appliquent pas aux communications vocales ATS.

4.1.2.1 Les caractères suivants sont autorisés dans les messages avec texte :

Lettres : **ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ**

Chiffres : **1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 2 de 29
---	---	---

Autres signes : - (trait d'union)

 ? (point d'interrogation)

 : (deux points)

 ((ouverture de parenthèse)

) (fermeture de parenthèse)

 . (point, point final)

 , (virgule)

 ' [apostrophe (accent aigu)]

 = (signe égal)

 / (barre de fraction)

 + (signe plus)

Les caractères autres que ceux qui sont indiqués ci-dessus ne doivent pas être utilisés dans les messages, à moins qu'ils ne soient absolument nécessaires à la compréhension du texte. S'ils sont utilisés, ils doivent être épelés.

4.1.2.2 [Réservé]

4.1.2.3 Pour l'échange de messages sur les circuits téléimprimeurs, les caractères suivants de l'Alphabet international n° 5 (IA-5) sont autorisés :

- caractères des positions 0/1 à 0/3, 0/7 — dans l'Alarme de priorité (cf. 4.4.15.2.2.5), 0/10, 0/11 — dans la séquence fin de message (cf. 4.4.15.3.12.1), 0/13 ;
- caractères des positions 2/0, 2/7 à 2/9, 2/11 à 2/15 ;
- caractères des positions 3/0 à 3/10, 3/13, 3/15 ;
- caractères des positions 4/1 à 4/15 ;
- caractères des positions 5/0 à 5/10 ;
- caractère de la position 7/15.

4.1.2.3.1 L'échange de messages utilisant l'IA-5 au complet doit être soumis à un accord entre les administrations concernées.

4.1.2.4 Les chiffres romains ne doivent pas être utilisés. Si l'expéditeur d'un message désire toutefois que le destinataire sache qu'il s'agit de chiffres romains, le ou les chiffres arabes inscrits doivent être précédés du mot ROMAIN.

4.1.2.5 [Réservé]

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 3 de 29
---	--	--

4.1.2.6 Les messages utilisant l'Alphabet IA-5 ne doivent comporter :

- 1) aucun caractère de la position 0/1 (SOH) autre que celui qui apparaît dans l'en-tête comme il est prescrit en 4.4.15.1.1 a) ;
- 2) aucun caractère 0/2 (STX) autre que celui qui apparaît dans la ligne origine comme il est prescrit en 4.4.15.2.2.7 ;
- 3) aucun caractère de la position 0/3 (ETX) autre que celui qui apparaît dans la fin comme il est prescrit en 4.4.15.3.12.1 ;
- 4) aucune séquence ininterrompue de caractères des positions 5/10, 4/3, 5/10, 4/3 dans l'ordre (ZCZC) ;
- 5) aucune séquence ininterrompue de caractères des positions 2/11, 3/10, 2/11, 3/10 dans l'ordre (+:+:);
- 6) aucune séquence ininterrompue de quatre fois le caractère de la position 4/14 (NNNN) ;
- 7) aucune séquence ininterrompue de quatre fois le caractère de la position 2/12 (,,,) .

4.1.2.7 Le texte d'un message doit être rédigé en clair ou en codes et abréviations, conformément aux dispositions de 3.7. L'expéditeur doit éviter d'utiliser des indications en clair toutes les fois qu'il est possible de réduire la longueur du texte par des codes et abréviations appropriés. Les mots et expressions qui ne sont pas essentiels, tels que les formules de politesse, ne doivent pas être employés.

4.1.2.8 Si l'expéditeur d'un message désire que des signaux d'alignement [<≡] soient transmis à des emplacements précis du texte (cf. 4.4.15.3.6), la séquence [<≡] doit être écrite à chacun de ces emplacements.

4.2 Circuits de communications vocales directes ATS

Note. — Les dispositions relatives aux communications vocales directes ATS figurent au RTA GB 11.

4.3 Voies d'échange de renseignements météorologiques d'exploitation et réseaux de télécommunications pour l'échange de renseignements météorologiques d'exploitation

Les procédures de voie d'échange de renseignements météorologiques d'exploitation et les procédures de réseau de télécommunications pour l'échange de renseignements météorologiques d'exploitation doivent être compatibles avec les procédures du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) ou les procédures du système de messagerie ATS (AMHS).

Note. — Par «compatible» on entend un mode de fonctionnement tel que l'information qui passe sur les voies d'échange de renseignements météorologiques d'exploitation puisse aussi être échangée sur le RSFTA ou l'AMHS sans nuire au fonctionnement de ce réseau ou de ce système et inversement.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 4 de 29 3 Septembre 2021
---	---	---

4.4 Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA)

4.4.1 Généralités

4.4.1.1 *Catégories de messages.* Sous réserve des dispositions de 3.3, les messages des catégories ci-après doivent être acheminés par le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques :

- a) messages de détresse ;
- b) messages d'urgence ;
- c) messages intéressant la sécurité des vols ;
- d) messages météorologiques ;
- e) messages intéressant la régularité des vols ;
- f) messages des services d'information aéronautique (AIS) ;
- g) messages administratifs aéronautiques ;
- h) messages de service.

4.4.1.1.1 *Messages de détresse (indicateur de priorité SS).* Cette catégorie ne doit comprendre que les messages émis par des stations mobiles pour rendre compte d'un danger grave et imminent, ainsi que tous autres messages relatifs à l'assistance immédiate à apporter à la station mobile en détresse.

4.4.1.1.2 *Messages d'urgence (indicateur de priorité DD).* Cette catégorie ne doit comprendre que les messages relatifs à la sécurité d'un navire, d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou de toute personne à bord ou à portée de la vue.

4.4.1.1.3 Les messages intéressant la sécurité des vols (indicateur de priorité FF) sont les suivants :

- a) messages de mouvement et de contrôle définis dans les PANS-ATM (Doc 4444) de l'OACI, Chapitre 11 ;
- b) messages émis par un exploitant d'aéronefs et présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol ou en partance ;
- c) messages météorologiques limités aux renseignements SIGMET, comptes rendus en vol spéciaux, messages AIRMET, Bulletins préliminaires concernant des cendres volcaniques et des cyclones tropicaux, et prévisions amendées.

4.4.1.1.4 Les messages météorologiques (indicateur de priorité GG) sont les suivants :

- a) messages concernant des prévisions (exemple : prévisions d'aérodrome [TAF], prévisions de zone et de route) ;
- b) messages concernant des observations et des comptes rendus (exemple : METAR, SPECI).

4.4.1.1.5 Les messages intéressant la régularité des vols (indicateurs de priorité GG) sont les suivants :

- a) messages de chargement des aéronefs nécessaires aux calculs de poids et d'équilibrage ;

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 5 de 29
---	---	---

- b) messages relatifs à des modifications des horaires ;
- c) messages relatifs à l'entretien des aéronefs ;
- d) messages relatifs à des changements des besoins collectifs des passagers, de l'équipage et du fret, résultant de changements dans les horaires normaux ;
- e) messages relatifs aux atterrissages inhabituels ;
- f) messages relatifs à des dispositions prises avant le vol pour les services de navigation aérienne, et à des services techniques destinés à des vols non réguliers (exemple : demandes d'autorisation de survol) ;
- g) messages émis par les exploitants d'aéronefs pour signaler l'arrivée ou le départ d'un aéronef ;
- h) messages relatifs aux pièces de rechange et fournitures demandées d'urgence pour l'exploitation des aéronefs.

4.4.1.1.6 Les messages des services d'information aéronautique (AIS) (indicateur de priorité GG) sont les suivants :

- a) messages concernant des NOTAM ;
- b) messages concernant des SNOWTAM.

4.4.1.1.7 Les messages administratifs aéronautiques (indicateur de priorité KK) sont les suivants :

- a) messages relatifs au fonctionnement ou à l'entretien des installations et services fournis pour la sécurité ou la régularité des vols ;
- b) messages concernant le fonctionnement des services de télécommunications aéronautiques ;
- c) messages échangés entre administrations d'aviation civile et relatifs aux services aéronautiques.

4.4.1.1.8 Les messages qui demandent des renseignements doivent prendre le même indicateur de priorité que la catégorie de message demandée sauf si une priorité plus élevée est justifiée pour des raisons de sécurité du vol.

4.4.1.1.9 Messages de service (indicateur de priorité approprié). Cette catégorie ne doit comprendre que les messages expédiés par des stations fixes aéronautiques pour obtenir des renseignements ou des vérifications au sujet d'autres messages qui semblent avoir été transmis de façon erronée par le service fixe aéronautique, pour confirmer des numéros de voie, etc.

4.4.1.1.9.1 Les messages de service doivent être établis sous la forme prescrite en 4.4.15. En appliquant les dispositions de 4.4.15.2.1.3 aux messages de service adressés à une station fixe aéronautique identifiée seulement par un indicateur d'emplacement, on doit faire suivre immédiatement cet indicateur d'emplacement de l'indicatif OACI à trois lettres YFY puis d'une huitième lettre appropriée.

4.4.1.1.9.2 Les messages de service doivent recevoir l'indicateur de priorité approprié. Toutefois, si un message de service se rapporte à un message déjà transmis, son indicateur de priorité doit être le même que celui du message auquel il se rapporte.

4.4.1.1.9.3 Les messages de service corrigeant des erreurs de transmission doivent être adressés à tous les destinataires qui ont reçu la transmission incorrecte.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 7 de 29 3 Septembre 2021
---	--	---

4.4.1.3.3 Aussitôt qu'il apparait impossible d'acheminer le trafic par le service fixe aéronautique dans des délais acceptables, et lorsque des messages sont immobilisés à la station où ils ont été déposés, l'expéditeur doit être consulté au sujet des mesures à prendre, à moins :

- a) qu'il n'en soit convenu différemment entre la station intéressée et l'expéditeur ; ou
- b) qu'il n'existe des arrangements prévoyant le déroutement systématique, par les services de télécommunications commerciaux, du trafic retardé.

Note. — L'expression «délais acceptables» signifie durée d'acheminement applicable à la catégorie de trafic en cause ; elle peut aussi désigner toute période arrêtée d'avance d'un commun accord par les expéditeurs et la station de télécommunications intéressée.

4.4.1.4 Contrôle du trafic

4.4.1.4.1 *Continuité du trafic.* La station réceptrice doit vérifier l'identification de transmission des messages à l'arrivée pour s'assurer qu'il n'y a pas d'omission dans la série des numéros de voie (cf. 4.4.15.1.1.2) pour les messages reçus sur la voie en question.

4.4.1.4.1.1 Lorsque la station réceptrice constate qu'il manque un ou plusieurs numéros de voie, elle doit adresser à la station précédente un message de service complet (cf. 4.4.1.1.9) rejetant tout message qui a été transmis sous ces numéros. Le texte de ce message de service doit comprendre le signal QTA, le signal conventionnel MIS suivi des identifications de transmission manquantes (cf. 4.4.15.1.1.4) et du signal de fin de texte (cf. 4.4.15.3.12).

Note. — Voici des exemples d'application de la procédure ci-dessus. Dans l'exemple 2, il est entendu que le trait d'union (-) séparateur signifie «à» en clair.

- 1) Lorsqu'il manque un numéro de voie :

SVC→QTA→MIS→ABC123<≡

- 2) Lorsqu'il manque plusieurs numéros de voie :

SVC→QTA→MIS→ABC123-126<≡

4.4.1.4.1.1.1 En cas d'application des dispositions de 4.4.1.4.1.1, la station informée de l'omission d'un ou plusieurs messages au moyen du message de service doit se charger de nouveau d'acheminer les messages qu'elle a transmis précédemment avec l'identification de transmission en question; elle doit transmettre ces messages avec une nouvelle identification de transmission (respectant la séquence). La station réceptrice doit établir le synchronisme de telle manière que le numéro de voie suivant attendu soit le dernier numéro de voie reçu plus un.

4.4.1.4.1.2 Lorsque la station réceptrice constate qu'un message porte un numéro de voie inférieur au numéro attendu, elle doit aviser la station précédente au moyen d'un message de service composé comme suit :

- 1) abréviation SVC ;
- 2) signal conventionnel LR suivi de l'identification de transmission du message reçu ;
- 3) signal conventionnel EXP suivi de l'identification de transmission attendue ;
- 4) signal de fin de texte.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 9 de 29 3 Septembre 2021
---	---	---

doit s'efforcer de rétablir le contact le plus tôt possible.

4.4.1.5.2 Si la station intéressée ne peut rétablir le contact sur le circuit normal du service fixe dans des délais acceptables, elle doit utiliser un autre circuit. Si cela est possible, elle doit s'efforcer d'établir la communication sur tout circuit du service fixe, autorisé et libre.

4.4.1.5.2.1 Si ces tentatives n'aboutissent pas, la station intéressée doit, uniquement à titre exceptionnel et temporaire, utiliser toute fréquence air-sol qui est libre, à condition que cette communication ne brouille pas de stations d'aéronef en vol.

4.4.1.5.2.2 [Réservé]

4.4.1.5.2.3 Une station touchée par l'interruption d'une liaison ou une panne de matériel doit le notifier immédiatement aux stations avec lesquelles elle est en communication directe si l'interruption est de nature à affecter l'acheminement des messages par ces stations. La reprise du service normal doit être également notifiée aux mêmes stations.

4.4.1.5.3 Lorsque le trafic dérouteré n'est pas accepté automatiquement ou lorsqu'un déroutement prédéterminé n'a pas été convenu, un acheminement de déroutement temporaire doit être établi par échange de messages de service. Le texte de ces messages de service doit être composé comme suit :

- 1) abréviation SVC ;
- 2) signal conventionnel QSP ;
- 3) au besoin, signal conventionnel RQ, NO ou CNL pour demander, refuser ou annuler un déroutement ;
- 4) identification des régions d'acheminement, États, territoires, emplacements ou stations que le déroutement concerne ;
- 5) signal de fin de texte.

Note. — Voici des exemples d'application des procédures ci-dessus :

a) pour demander un déroutement :

SVC→QSP→RQ→C→K→BG→BI<≡

b) pour accepter un déroutement :

SVC→QSP→C→K→BG→BI<≡

c) pour refuser un déroutement :

SVC→QSP→NO→C→K→BG→BI<≡

d) pour annuler un déroutement :

SVC→QSP→CNL→C→K→BG→BI<≡

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 13 de 29 3 Septembre 2021
---	---	---

4.4.11.12.1 Le texte de ce message de service doit être composé comme suit:

- 1) abréviation SVC;
- 2) signal conventionnel QTA;
- 3) signal conventionnel ADS;
- 4) identification de transmission du message rejeté;
- 5) indication CORRUPT;
- 6) signal de fin de texte.

Note. — Voici un exemple d'application de la procédure ci-dessus:

SVC→QTA→ADS→ABC123→CORRUPT<≡

4.4.11.12.2 La station qui reçoit ce message de service doit prendre de nouveau en charge le message mentionné et retransmettra ce message avec une ligne adresse corrigée et une nouvelle identification de transmission.

Cas d'un message reçu avec une adresse invalide ou inconnue

4.4.11.13 Si une station de retransmission constate qu'un message a été reçu avec un indicateur de destinataire invalide (non composé de 8 lettres) ou inconnu, elle doit retransmettre ce message aux adresses valides pour lesquelles elle a une responsabilité de retransmission en appliquant la procédure d'adresse dépouillée (cf. 4.4.8).

4.4.11.13.1 En outre, sauf dans le cas prévu en 4.4.11.13.3, cette station doit envoyer à la station précédente un message de service demandant que l'erreur soit corrigée. Le texte de ce message de service doit être composé comme suit :

- 1) abréviation SVC;
- 2) signal conventionnel ADS;
- 3) identification de transmission du message erroné;
- 4) signal d'alignement;
- 5) première ligne d'adresse du message, telle qu'elle a été reçue;
- 6) signal d'alignement;
- 7) l'une des deux indications suivantes :
 - a) pour un indicateur de destinataire invalide : indication CHECK ;
 - b) pour un indicateur de destinataire inconnu : indication UNKNOWN ;
- 8) indicateur(s) de destinataire invalide(s) ou inconnu(s);
- 9) signal de fin de texte.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 15 de 29 3 Septembre 2021
---	--	---

4.4.11.14.1 Le texte de ce message de service doit être composé comme suit :

- 1) abréviation SVC ;
- 2) signal conventionnel QTA ;
- 3) signal conventionnel OGN ;
- 4) identification de transmission du message rejeté ;
- 5) indication CORRUPT ;
- 6) signal de fin de texte.

Note. — Voici un exemple d'application de la procédure ci-dessus :

SVC→QTA→OGN→ABC123→CORRUPT<≡

4.4.11.14.2 La station qui reçoit un message de service prescrit en 4.4.11.14.1 doit prendre de nouveau en charge le message mentionné et doit retransmettre ce message avec une ligne origine correcte et une nouvelle identification de transmission.

Note. — Lorsque les dispositions de 4.4.11.14 sont appliquées, le traitement de l'origine des messages RSFTA exige au minimum :

- 1) le groupe date-heure composé de six caractères numériques ;
- 2) l'indicateur d'origine composé de huit caractères alphabétiques.

Cas d'un message reçu avec un indicateur d'origine incorrect

4.4.11.15 Lorsque la première station de retransmission constate qu'un message a été reçu avec un indicateur d'origine incorrect :

- a) elle doit interrompre le traitement du message ;
- b) elle doit envoyer un message de service à la station d'où provient le message.

4.4.11.15.1 Le texte de ce message de service doit être composé comme suit :

- 1) abréviation SVC ;
- 2) signal conventionnel QTA ;
- 3) signal conventionnel OGN ;
- 4) identification de transmission du message rejeté ;
- 5) indication INCORRECT ;
- 6) signal de fin de texte.

Note. — Voici un exemple d'application de la procédure ci-dessus en IA-5 :

SVC→QTA→OGN→ABC123→INCORRECT<≡

4.4.11.15.2 La station qui reçoit un message de service prescrit en 4.4.11.15.1 doit prendre de nouveau en charge le message mentionné et doit le retransmettre avec un indicateur d'origine correct, et le cas échéant, une nouvelle identification de transmission.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 18 de 29 3 Septembre 2021
---	---	---

4.4.15 Format de message — Alphabet international n° 5 (IA-5)

Lorsque les fournisseurs de services de navigation aérienne intéressés sont convenus d'avoir recours à l'Alphabet international n° 5 (IA-5), le format décrit de 4.4.15 à 4.4.15.3 doit être utilisé.

Tous les messages, autres que ceux qui sont prescrits en 4.4.1.8, doivent comprendre les éléments spécifiés en 4.4.15.1 à 4.4.15.6.

Note 1. — Le format de message IA-5 est décrit dans la Figure 4-4.

Note 2. — Dans les spécifications suivantes relatives au format de message, les symboles ci-après sont utilisés pour indiquer les fonctions de certains signaux de l'Alphabet IA-5 (cf. RTA GB 10, Volume III, 1^{ère} Partie, 8.6.1 et Tableaux 8-2 et 8-3).

<i>Symbole</i>	<i>Signification</i>
<	RETOUR DE CHARIOT (position de caractère 0/13)
≡	INTERLIGNE (position de caractère 0/10)
→	ESPACE (position de caractère 2/0)

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 4 Edition: Date: Page 23 de 29 3 Septembre 2021
---	---	---

4.4.15.2.2.3 Lorsqu'un message est expédié par un organisme auquel il n'a pas été attribué d'indicatif OACI à trois lettres du type prescrit en 4.4.15.2.2.2, l'indicateur d'emplacement du lieu d'origine du message sera immédiatement suivi de l'indicatif OACI à trois lettres YYY suivi de la lettre de remplissage X (ou de l'indicatif OACI à trois lettres YXY suivi de la lettre de remplissage X s'il s'agit d'un organe militaire). Le nom de l'organisme (ou de l'organe militaire) doit figurer alors dans le premier élément du texte du message.

4.4.15.2.2.3.1 Les messages qui proviennent d'autres réseaux pour être retransmis sur le RSFTA doivent être attribués un indicateur d'origine RSFTA valide dont l'utilisation aura été convenue pour la fonction relais ou passerelle reliant le RSFTA et le réseau extérieur.

4.4.15.2.2.4 Lorsqu'un message expédié par un aéronef en vol doit être acheminé en partie sur le RSFTA avant d'être remis au destinataire, l'indicateur d'origine doit se composer de l'indicateur d'emplacement de la station aéronautique chargée de retransmettre le message vers le RSFTA, immédiatement suivi de l'indicatif OACI à trois lettres ZZZ, suivi de la lettre de remplissage X. L'identification de l'aéronef doit figurer alors dans le premier élément du texte du message.

4.4.15.2.2.5 L'alarme de priorité ne doit être utilisée que pour les messages de détresse. Lorsqu'elle est utilisée, elle doit se composer d'une succession de cinq caractères BEL (0/7).

Note. — L'alarme de priorité déclenchera un signal audible (signal d'attention) à la station de téléimprimeur réceptrice, sauf si c'est une station entièrement automatique où peut se déclencher une alarme analogue sur réception de l'indicateur de priorité SS; le personnel de supervision dans les centres de retransmission et les opérateurs dans les stations tributaires seront ainsi alertés et en mesure d'accorder au message une attention immédiate.

4.4.15.2.2.6 [Non applicable].

4.4.15.2.2.7 La ligne origine doit se terminer par un signal d'alignement [$\leq$] et le caractère début de texte (STX) (0/2).

4.4.15.3 Texte

4.4.15.3.1 Le texte du message doit être rédigé conformément aux dispositions de 4.1.2 et doit se composer de toutes les données comprises entre STX et ETX.

Note. — Lorsqu'il n'est pas nécessaire de convertir le texte du message en Alphabet et format ITA-2 et que ce texte ne présente pas d'incompatibilité avec les types et formats de message OACI spécifiés aux PANS-ATM (Doc 4444 de l'OACI), les administrations peuvent utiliser intégralement l'Alphabet international no 5 (IA-5).

4.4.15.3.2 La référence de l'expéditeur doit figurer le cas échéant au début du texte, sauf dans les cas prévus en 4.4.15.3.3 et 4.4.15.3.4.

4.4.15.3.3 Lorsque le deuxième élément de l'indicateur de destinataire se compose de l'indicatif OACI à trois lettres YXY, YYY ou ZZZ (cf. 4.4.15.2.1.3.1 et 4.4.15.2.1.3.2) et qu'il faut donc identifier dans le texte le destinataire précis du message, le groupe d'identification nécessaire doit précéder la référence de l'expéditeur (le cas échéant) et doit être le premier élément du texte.

5.1.5 Après avoir appelé une station aéronautique, la station appelante doit attendre la réponse pendant 10 s au moins avant d'effectuer un deuxième appel. Ce délai devrait 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 doit décider de l'ordre dans lequel les aéronefs doivent communiquer avec elle.

5.1.7 Dans les communications entre stations d'aéronef, la durée des communications doit être 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 doivent être conformes au tableau suivant.

<i>Catégorie de message et ordre de priorité</i>	<i>Signal radiotéléphonique</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 MEDICAL
c) Messages concernant la radiogoniométrie	—
d) Messages intéressant la sécurité des vols	—
e) Messages météorologiques	—
f) Messages intéressant la régularité des vols	—

Note 1. — 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.

Note 2. — Les NOTAM peuvent être rangés dans les catégories ou les priorités c) à f). La décision quant à la priorité à leur accorder dépendra 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 doivent être 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, doivent être acheminés conformément aux dispositions de 5.3.

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

Note.— 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

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 4 de 35
---	--	--

compte de la transmission incomplète. A cet effet, elle doit transmettre 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, la station qui transmet le message doit demander à la station réceptrice de ne pas tenir compte de la transmission. A cet effet, elle doit transmettre une phra

se appropriée en radiotéléphonie.

5.1.9.3 La station annulant une transmission doit prendre toute disposition ultérieurement nécessaire.

5.2 Procédures applicables en radiotéléphonie

Note. — 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 devrait lui être répondu en phonie. Sauf comme il est prévu en 8.2.12.1, quand un contrôleur ou un pilote communique par CPDLC, il devrait lui être répondu par CPDLC.*

5.2.1.2 Langues

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

Note 1.— La langue habituellement utilisée par la station au sol n'est pas nécessairement la langue de l'État où se trouve cette station. Des accords régionaux peuvent être conclus pour rendre une langue commune obligatoire pour les stations au sol de cette région

Note 2. — Le niveau de compétence linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques aéronautiques est spécifié dans le RTA GB 01.

5.2.1.2.2 Toutes les stations au sol desservant des aéroports désignés et des routes utilisées par des services aériens internationaux doivent être 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 doivent être explicitement indiquées par les fournisseurs de service de navigation aérienne dans les publications d'information aéronautique et autres renseignements aéronautiques publiés sur ces services.

5.2.1.3 Epellation en radiotéléphonie

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Page 5 de 35 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

5.2.1.3.1 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 doit être employé.

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	gʌlf	GOLF
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'vembər	NO <u>VÈMM</u> BER
O	Oscar	'ɒskar	<u>OSS</u> KAR
P	Papa	pa'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	'tɑŋgo	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	'ju:nifɔ:m ou 'u:nifɔrm	<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	'jaŋki	<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.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: Date: Page 6 de 35 3 Septembre 2021
---	--	--

Note 1.— La prononciation des mots du code d'épellation et des nombres peut varier suivant la façon dont l'utilisateur 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.

Note 2.— 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 S14).

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

5.2.1.4 Transmission des nombres en radiotéléphonie

Note.— La prononciation des chiffres est spécifiée au paragraphe 5.2.1.4.3,

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 aux § 5.2.1.4.1.2 à 5.2.1.4.1.6, chaque chiffre doit être énoncé séparément.

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

Enonciation		
Indicatifs d'aéronef	SGG 238	Senegal Airlines <i>deux trois huit</i>
	ETH 242	Ethiopian <i>deux quatre deux</i>
caps	100 degrés	cap <i>un zéro zéro</i>
	080 degrés	cap <i>zéro huit zéro</i>
Vitesse et direction du vent	200 degrés, 70 nœuds	vent <i>deux zéro zéro degrés, sept zéro nœuds</i>
	160 degrés, 18 nœuds, rafales à 30 nœuds	vent <i>un six zéro degrés, un huit nœuds, rafales à trois zéro nœuds</i>
Pistes	27	piste <i>deux sept</i>
	30	piste <i>trois zéro</i>

5.2.1.4.1.2 Pour la transmission des niveaux de vol, chaque chiffre doit être énoncé séparément, à l'exception des niveaux de vol qui sont des multiples entiers de cent, pour lesquels le chiffre du nombre de centaines doit être énoncé suivi du mot CENT.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

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

<i>Niveaux de vol</i>	<i>Enonciation</i>
FL 180	niveau de vol <i>un huit zéro</i>
FL 200	niveau de vol <i>deux cent</i>

5.2.1.4.1.3 Pour la transmission du calage altimétrique, chaque chiffre doit être énoncé séparément, à l'exception d'un calage de 1 000 hPa, pour lequel on doit énoncer MILLE.

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

<i>calage altimétrique</i>	<i>Enonciation</i>
1009	QNH <i>un zéro zéro neuf</i>
1000	QNH <i>mille</i>
993	QNH <i>neuf neuf trois</i>

5.2.1.4.1.4 Pour la transmission de tous les nombres utilisés pour la communication des codes de transpondeur, chaque chiffre doit être énoncé séparément, à l'exception des codes de transpondeur qui contiennent des multiples entiers de mille, pour lesquels le chiffre du nombre de mille doit être énoncé suivi du mot MILLE, à l'exception de la valeur 1 000, pour laquelle on doit énoncer MILLE.

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

<i>codes de transpondeur</i>	<i>Enonciation</i>
2400	squawk <i>deux quatre zéro zéro</i>
1000	squawk <i>mille</i>
2000	squawk <i>deux mille</i>

5.2.1.4.1.5 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 doit être énoncé et le dernier sera 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 doit être énoncé et le dernier doit être suivi du mot MILLE, puis le nombre de centaines doit être énoncé et suivi du mot CENT.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	--	---

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

		Enonciation
Altitude	800	<i>huit cent</i>
	3 400	<i>trois mille quatre cent</i>
	12 000	<i>un deux mille</i>
Hauteur des nuages	2 200	<i>deux mille deux cent</i>
	4 300	<i>quatre mille trois cent</i>
Visibilité	1 000	<i>visibilité mille</i>
	700	<i>visibilité sept cent</i>
	10 000	<i>visibilité un zéro mille</i>
Portée visuelle de piste	600	<i>RVR six cent</i>
	1 700	<i>RVR mille sept cent</i>

5.2.1.4.1.6 Lorsque des informations sur le relèvement relatif par rapport à un objet ou à un conflit de trafic sont exprimées selon la position des aiguilles d'une montre, les nombres à deux chiffres doivent être énoncés DIX, ONZE ou DOUZE [HEURES].

5.2.1.4.1.7 *Transmission de nombres renfermant des décimales.* Les nombres renfermant des décimales, doivent être énoncés conformément aux dispositions du § 5.2.1.4.1.1 et les décimales doivent être précédées du mot DECIMALE.

Note 1.— Voici des exemples d'application de cette procédure:

Nombre	Enonciation
100,3	UN ZERO ZERO DECIMALE TROIS
38 143,9	TROIS HUIT UN QUATRE TROIS DECIMALE NEUF

Note 2.— 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).

Note 3.— L'appariement des fréquences et des canaux pour les espacements de 25 kHz fait l'objet du Tableau 4-1 (bis) du Volume V.

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

Note. — Voici des exemples d'application de cette procédure où les dispositions de 5.2.1.2.2 sont également observées:

Heure	Enonciation	
	Anglais	Français
0920 (9 heures 20)	TOU ZIRO ou ZIRO NAÏ-neu TOU ZIRO	DEUX ZERO ou ZERO NEUF DEUX ZERO
1643 (16 heures 43)	FO-eur TRI ou OUANN SIKS FO-eur TRI	QUATRE TROIS ou UN SIX QUATRE TROIS

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 doit demander à celle qui le reçoit de collationner ces nombres.

5.2.1.4.3 Prononciation des chiffres

5.2.1.4.3.1 Les chiffres transmis doivent être prononcés comme suit en langues anglaise et française:

Chiffre ou élément numérique	En langue anglaise	Prononciation* en langue anglaise	En langue française
0	zero	ZIRO	zéro
1	one	OUANN	un
2	two	TOU	deux
3	three	TRI	trois
4	four	FO-eur	quatre
5	five	FA-ÏF	cinq
6	six	SIKS	six
7	seven	SÈV'n	sept
8	eight	EÏT	huit
9	nine	NAÏ-neu	neuf
Virgule décimale	decimal	DÈ-SI-MAL	décimale
	hundred	HUN-dred	cent
	thousand	TAOU-ZEND	mille

* Les syllabes accentuées sont en MAJUSCULES.

Note.— 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.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 10 de 35
---	--	---

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 doivent être effectuées d'une façon concise et sur un ton normal de conversation.

Note.— *Voir les spécifications relatives aux compétences linguistiques dans le RTA GB 01.*

5.2.1.5.3 **PANS.**— *La transmission radiotéléphonique doit être telle que soit assuré le maximum d'intelligibilité. A 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 doit être adaptée aux conditions de communication du moment.

5.2.1.5.5 **PANS.**— *Les messages acceptés pour la transmission devraient 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.*

Note.— *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 devrait 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 devrait 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 doivent être utilisées dans les communications radiotéléphoniques, selon les besoins, et elles ont la signification indiquée.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

<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 RÉPÊTE	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.— Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF ou les communications par satellite.</i>
TERMINÉ	OUT	«Cet échange de messages est terminé et je n'attends pas de réponse.» <i>Note.— Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF ou les communications vocales par satellite.</i>
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.» la précédente.» la précédente.»

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	---

5.2.1.6.2.1 Messages émis par un aéronef:

- 1) appel (cf. 5.2.1.7.3);
- 2) mot POUR;
- 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 doit être aussi court que le permet la compréhension des renseignements à communiquer; les expressions conventionnelles OACI doivent être utilisées au maximum.

Note. — Voici un exemple d'application de cette procédure:

(appel)	ABIDJAN APPROCHE ASKAY TROIS DEUX HUIT
(adresse)	POUR ASKAY ABIDJAN
(texte)	NECESSAIRE CHANGER MOTEUR NUMERO UN

5.2.1.6.2.2 *Messages adressés à un aéronef.* Lorsqu'un message composé conformément aux dispositions prévues en 4.4.15 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 doivent être 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 doit comprendre :

- 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.

Note.— 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 (Doc 8400 de l'OACI).

5.2.1.7 Appel

5.2.1.7.1 Indicateurs d'appel radiotéléphonique pour les stations aéronautiques

Note.— La formation des indicateurs d'appel est conforme aux sections III et VII de l'article S19 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

5.2.1.7.1.1 Les stations aéronautiques dans le service mobile aéronautique doivent être 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 doit être 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.

<i>Suffixe de l'indicatif d'appel</i>		
<i>Organisme ou service disponible</i>	<i>Français</i>	<i>Anglais</i>
Centre de contrôle régional	CONTRÔLE	CONTROL
Contrôle d'approche	APPROCHE	APPROACH
Radar de contrôle d'approche, arrivées	ARRIVÉE	ARRIVAL
Radar de contrôle d'approche, départs	DÉPART	DEPARTURE
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	INFO[R]MATION]	INFORMATION
Délivrance des autorisations	DÉLIVRANCE	DELIVERY
Contrôle d'aire de trafic	[AIRE DE] TRAFIC	APRON
Contrôle d'exploitation compagnie	OPÉRATIONS	DISPATCH
Station aéronautique	RADIO	RADIO

5.2.1.7.2 *Indicatifs d'appel radiotéléphonique des aéronefs*

5.2.1.7.2.1 Indicatifs d'appel complets

5.2.1.7.2.1.1 L'indicatif d'appel radiotéléphonique des aéronefs doit appartenir 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.

Note 1.— Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef, peut être utilisé comme préfixe radiotéléphonique de l'indicatif d'appel de type a) (cf. Tableau 5-1).

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021 Page 16 de 35
---	--	--

5.2.1.7.3.2 Etablissement des communications radiotéléphoniques

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

Tableau 5-2. Procédure d'appel radiotéléphonique* (cf. § 5.2.1.7.3.2.1)

	Type a)	Type b)	Type c)
Indicatif de la station appelée	DAKAR INFO	DAKAR INFO	DAKAR INFO
Indicatif de la station appelante	GABCD**	ASKY ABCD**	ETHIOPIAN 321**
* Dans certains cas où l'appel est lancé par une station aéronautique, il peut être effectué par la transmission de signaux à fréquence acoustique codés (SELCAL).			
** Sauf en ce qui concerne les indicatifs téléphoniques et le type d'aéronef, chaque caractère de l'indicatif d'appel sera énoncé séparément. Le code d'épellation radiotéléphonique spécifié en 5.2.1.3 sera utilisé lorsque des lettres sont énoncées séparément. Les nombres seront énoncés conformément aux dispositions de 5.2.1.4.			

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 A TOUTES STATIONS suivi de l'identification de la station qui appelle.

Note.— 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 doit être 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 doit être considéré comme l'invitation à commencer la transmission par la station appelante.

Tableau 5-3. Procédure de réponse radiotéléphonique (cf. § 5.2.1.7.3.2.3)

	Type a)	Type b)	Type c)
Indicatif de la station appelée	GABCD*	ASKY ABCD*	ETHIOPIAN 321*
Indicatif de la station qui répond	DAKAR INFO	DAKAR RADIO	DAKAR INFO
* Sauf en ce qui concerne les indicatifs téléphoniques et le type d'aéronef, chaque caractère de l'indicatif d'appel sera énoncé séparément. Le code d'épellation radiotéléphonique spécifié en 5.2.1.3 sera utilisé lorsque des lettres sont énoncées séparément. Les nombres seront énoncés conformément aux dispositions de 5.2.1.4.			

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:

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: Date: Page 17 de 35 3 Septembre 2021
---	---	--

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

Note.— Voici un exemple d'application de cette procédure: (Station de DAKAR répondant)

STATION APPELANT DAKAR (pause) REPETEZ VOTRE INDICATIF D'APPEL

5.2.1.7.3.2.5 Les communications doivent débuter par un appel et une réponse lorsqu'on désire établir la communication; toutefois, lorsque la station qui appelle est sûre que la station appelée recevra l'appel, elle pourra transmettre le message sans attendre la réponse de la station appelée.

5.2.1.7.3.2.6 Les communications air-air entre pilotes doivent être établies sur la voie air-air 123,45 MHz, soit par appel adressé à une station d'aéronef particulière, soit par appel général, compte tenu des conditions d'utilisation de la voie en question.

Note.— Les conditions d'utilisation des voies air-air sont indiquées dans le RTA GB 10, Volume V, 4.1.3.2.1 et dans le Volume II, 5.2.2.1.1.4.

5.2.1.7.3.2.6.1 **PANS** Comme les aéronefs peuvent être à l'écoute sur plus d'une fréquence, l'appel initial devrait comprendre l'identification distinctive «INTERPILOT» de la voie.

Note.— Voici des exemples d'application de cette procédure d'appel:

TRANSAIR 123 — SABENA 901 — INTERPILOT — RECEVEZ-VOUS

ou

TOUT AERONEF A PROXIMITE DE 3 NORD 24 OUEST

— TRANSAIR 401 — INTERPILOT — REPONDEZ

5.2.1.7.3.3 Communications radiotéléphoniques ultérieures

5.2.1.7.3.3.1 L'indicatif d'appel radiotéléphonique abrégé spécifié en 5.2.1.7.2.2 ne doit être employé qu'une fois la communication établie de manière satisfaisante et pourvu que tout risque de confusion soit exclu. Les stations d'aéronef ne doivent utiliser leur indicatif d'appel abrégé qu'après avoir été appelées de cette façon par la station aéronautique.

5.2.1.7.3.3.2 Une fois la communication établie, elle doit être poursuivie dans les deux sens, d'une façon ininterrompue, sans autre identification ou appel jusqu'à la fin de la communication.

5.2.1.7.3.3.3 Afin d'éviter tout risque de confusion, les contrôleurs qui émettent des autorisations ATC et les pilotes qui les collationnent doivent toujours ajouter l'indicatif d'appel de l'aéronef auquel s'applique l'autorisation.

5.2.1.7.3.4 Indication du canal d'émission

5.2.1.7.3.4.1 **PANS.—** Comme dans les stations aéronautiques l'opérateur veille généralement sur plusieurs fréquences, l'appel doit être suivi de l'indication de la fréquence utilisée, à moins que l'on connaisse un autre moyen satisfaisant d'identifier la fréquence.

Transmission du canal haute fréquence(HF)

5.2.1.7.3.4.2 **PANS.—** S'il n'existe aucun risque de confusion, il suffit, pour identifier la voie de transmission, d'utiliser les deux premiers chiffres seulement de la haute fréquence (en kHz).

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: Date: Page 18 de 35 3 Septembre 2021
---	--	---

Note.— Voici un exemple d'application de cette procédure: (SAA 325 appelant Dakar sur 8 882 kHz) :

DAKAR SPRINGBOK TROIS DEUX CINQ — SUR HUIT HUIT

Transmission du canal VHF

5.2.1.7.3.4.3 PANS.— A l'exception du cas spécifié en 5.2.1.7.3.4.4, les six premiers chiffres du désignateur numérique doivent être utilisés pour identifier le canal d'émission dans les communications radiotéléphoniques VHF, sauf lorsque les cinquième et sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres doivent être utilisés.

Note 1.— Voici des exemples d'application de la procédure décrite en 5.2.1.7.3.4.3 :

Canal	Enonciation
118,000	UN UN HUIT DECIMALE ZERO
118,005	UN UN HUIT DECIMALE ZERO ZERO CINQ
118,010	UN UN HUIT DECIMALE ZERO UN ZERO
118,025	UN UN HUIT DECIMALE ZERO DEUX CINQ
118,050	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO CINQ ZÉRO
118,100	UN UN HUIT DÉCIMALE UN

Note 2.— Il faut être prudent dans l'indication des canaux d'émission pour les communications radiotéléphoniques VHF lorsque les six chiffres du désignateur numérique sont utilisés dans un espace aérien où les canaux de communication sont espacés de 25 kHz, car dans les installations embarquées employant un espacement de 25 kHz ou plus, il n'est possible de sélectionner que les cinq premiers chiffres du désignateur numérique sur le panneau de commande des équipements de radiocommunication.

Note 3.— Le désignateur numérique correspond à l'identification du canal indiqué dans le RTA GB 10, Volume V, Tableau 4-1 (bis).

5.2.1.7.3.4.4 PANS.— Dans les espaces aériens où tous les canaux de communication vocale VHF sont espacés de 25 kHz ou plus et où les besoins opérationnels définis par les autorités compétentes ne justifient pas l'emploi des six chiffres indiqués en 5.2.1.7.3.4.3, les cinq premiers chiffres du désignateur numérique doivent être employés, sauf lorsque les cinquième et sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres doivent être utilisés.

Note 1.— Les exemples suivants montrent l'application de la procédure indiquée en 5.2.1.7.3.4.4 et 5.2.1.7.3.4.4.1 et les réglages correspondants du panneau de commande des équipements de radiocommunication utilisant des espacements de 25 kHz et de 8,33/25 kHz entre les canaux: Dans la Région AFI, l'espacement entre canaux VHF est 25 kHz.

 AACGB	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: Date: Page 34 de 35 3 Septembre 2021
--	--	--

5.2.3.1.2.3 **PANS.** — Si l'accusé d'interception n'a pas été reçu dans la minute qui suit la transmission du message, la station qui accepte le message de l'aéronef doit le retransmettre, en principe, sur le service fixe aéronautique, à la ou aux stations qui n'ont pas accusé interception.

5.2.3.1.2.3.1 **PANS.** — Si, dans des cas exceptionnels, la retransmission sur les voies air-sol est nécessaire, les dispositions de 5.2.2.3.4 doivent être appliquées.

5.2.3.1.2.4 **PANS.** — Lorsque cette retransmission est faite sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, le message doit être adressé à la station ou aux stations de réseau intéressées.

5.2.3.1.2.5 **PANS.** — La ou les stations auxquelles les messages ont été retransmis doivent les distribuer localement comme s'ils avaient été reçus directement de l'aéronef sur la voie air-sol.

5.2.3.1.2.6 La station aéronautique qui reçoit un compte rendu en vol ou un message renfermant des renseignements météorologiques transmis par un aéronef en vol doit retransmettre ce message sans retard :

- a) à l'organisme des services de la circulation aérienne et aux centres météorologiques associés à la station ;
- b) à l'exploitant d'aéronefs intéressé (ou à son représentant) lorsque celui-ci a demandé expressément à recevoir ces messages.

5.2.3.1.3 **PANS.** — Les dispositions de 5.2.3.1.2 doivent être appliquées également, si possible, en cas d'exploitation hors réseau.

5.2.3.1.4 Lorsqu'un message adressé à un aéronef en vol est reçu par la station aéronautique figurant dans l'adresse et que cette station n'est pas en mesure d'établir la communication avec l'aéronef auquel le message est adressé, la station doit retransmettre le message aux stations aéronautiques situées sur la route qui peuvent être en mesure d'établir la communication avec l'aéronef.

Note. — Cette disposition n'exclut pas la transmission du message initial à l'aéronef destinataire par la station aéronautique qui l'a retransmis, si celle-ci est ultérieurement en mesure de communiquer avec cet aéronef.

5.2.3.1.4.1 Lorsque la station aéronautique à laquelle le message est adressé n'est pas en mesure de l'acheminer conformément aux dispositions de 5.2.3.1.4, elle doit en aviser la station d'origine.

5.2.3.1.4.2 La station aéronautique qui retransmet le message doit en modifier l'adresse en remplaçant son propre indicateur d'emplacement par celui de la station aéronautique à laquelle le message est retransmis.

5.2.3.2 Transmission de messages ATS à un aéronef

5.2.3.2.1 **PANS.** — Si la station aéronautique ne peut remettre un message ATS à un aéronef dans les délais fixés par les services ATS, elle doit en aviser l'expéditeur et ne doit prendre ultérieurement aucune mesure à l'égard de ce message sans instructions précises de la part des services ATS.

5.2.3.2.2 **PANS.** — Si la remise d'un message ATS est douteuse par suite de l'impossibilité d'obtenir un accusé de réception, la station aéronautique doit présumer que le message n'a pas été reçu par l'aéronef et signaler immédiatement à l'expéditeur que le message a été transmis mais qu'il n'en a pas été accusé réception.

5.2.3.2.3 **PANS.** — La station aéronautique qui a reçu le message des services ATS ne doit pas charger une autre station de réseau de remettre le message à l'aéronef. Toutefois, en cas de difficulté dans les communications, d'autres stations doivent aider, sur demande, la station qui a reçu le message à le

 AACGB	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 5 Edition: 3 Date: Septembre 2021
--	--	---

- 1) l'organisme ATS intéressé ;
- 2) l'exploitant d'aéronefs intéressé, ou de son représentant, conformément aux arrangements préétablis.

5.3.2.5.3 La fin des communications de détresse et du silence doit être signalée par la transmission d'un message comprenant les mots «**TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ**» sur la ou les fréquences utilisées pour le trafic de détresse. Ce message ne doit être émis que par la station qui dirige les communications lorsque, après réception du message prescrit en 5.3.2.5.1, l'autorité compétente l'y a autorisée.

5.3.3 Communications d'urgence en radiotéléphonie

5.3.3.1 *Mesures que doit prendre l'aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence (sauf dans le cas traité en 5.3.3.4)*

5.3.3.1.1 En plus d'être précédé du signal radiotéléphonique d'urgence **PAN PAN** (cf. 5.3.1.2), de préférence prononcé trois fois, **PAN** étant prononcé comme le mot français «panne», le message d'urgence envoyé par un aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence :

- a) doit être émis sur la fréquence air-sol utilisée à ce moment-là ;
- b) doit comprendre le nombre requis des éléments ci-après, prononcés distinctement et, si possible, dans l'ordre suivant :
 - 1) nom de la station à laquelle le message est adressé ;
 - 2) identification de l'aéronef ;
 - 3) nature du cas d'urgence ;
 - 4) intention du commandant de bord ;
 - 5) position, niveau (niveau de vol, altitude, etc., selon le cas) et cap ;
 - 6) tous autres renseignements utiles.

Note 1. — Les dispositions de 5.3.3.1.1 ci-dessus n'ont pas pour objet d'empêcher qu'un message d'urgence d'un aéronef soit diffusé si cela est préférable en raison du temps disponible et des circonstances.

Note 2. — La station à laquelle le message est adressé sera normalement celle qui est en communication avec l'aéronef ou la station dont relève la région dans laquelle se trouve l'aéronef.

5.3.3.2 Mesures que doit prendre la station à laquelle le message est adressé ou la première station qui accuse réception du message d'urgence

5.3.3.2.1 La station à laquelle s'adresse un aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence ou la première station qui accuse réception du message d'urgence :

- a) doit accuser réception du message d'urgence ;
- b) doit immédiatement prendre des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient mis dès que possible à la disposition :
 - 1) de l'organisme ATS intéressé ;

 AACGB	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 6 Edition: Date: Page 2 de 3 3 Septembre 2021
--	--	--

2) le relèvement vrai de l'aéronef par rapport à la station radiogoniométrique ou à un autre point spécifié, en utilisant une formule appropriée, et la distance qui le sépare de cette station radiogoniométrique ou de ce point, en utilisant une formule appropriée;

3) le cap magnétique à suivre par vent nul pour se diriger sur la station radiogoniométrique ou sur un autre point spécifié, en utilisant une formule appropriée, et la distance qui le sépare de cette station radiogoniométrique ou de ce point, en utilisant une formule appropriée.

6.2.3 Les stations d'aéronef doivent adresser normalement les demandes de relèvement, de cap ou de position à la station aéronautique responsable, ou à la station contrôlant le réseau radiogoniométrique.

6.2.4 Pour demander un relèvement, un cap ou une position, la station d'aéronef doit appeler la station aéronautique ou la station radiogoniométrique principale sur la fréquence de veille. L'aéronef doit spécifier alors le renseignement qu'il désire au moyen de l'expression conventionnelle appropriée.

6.2.5 Dès que la station radiogoniométrique ou le groupe de stations sera prêt, la station appelée en premier lieu par la station d'aéronef doit inviter, s'il y a lieu, cette dernière à transmettre pour faire prendre son relèvement radiogoniométrique et, s'il y a lieu, elle doit indiquer la fréquence que la station d'aéronef doit employer, combien de fois la transmission doit être répétée, la durée nécessaire pour la transmission ou tout renseignement spécial sur la transmission.

6.2.5.1 En radiotéléphonie, une station d'aéronef qui demande un relèvement doit terminer la transmission en répétant son indicatif d'appel. Si la transmission a été trop courte pour que la station radiogoniométrique obtienne un relèvement, l'aéronef doit effectuer une transmission plus longue pendant deux périodes de 10 s environ, ou bien elle doit transmettre tout autre signal que la station radiogoniométrique pourra lui demander.

Note.— Certains types de stations radiogoniométriques VHF demandent la transmission d'un signal modulé (transmission phonique) afin de prendre un relèvement.

6.2.6 Lorsqu'une station radiogoniométrique n'est pas satisfaite de l'observation, elle doit demander à la station d'aéronef de répéter la transmission.

6.2.7 Lorsqu'un cap ou relèvement est demandé, la station radiogoniométrique doit le transmettre à l'aéronef, sous la forme suivante:

- 1) l'expression conventionnelle appropriée;
- 2) le relèvement ou le cap en degrés par rapport à la station radiogoniométrique, transmis au moyen de trois chiffres;
- 3) la classe du relèvement;
- 4) l'heure de l'observation, au besoin.

6.2.8 Lorsqu'une position est demandée, la station radiogoniométrique principale, après avoir porté sur la carte toutes les observations simultanées, doit déterminer la position de l'aéronef observée et la transmettre à l'aéronef sous la forme suivante:

- 1) l'expression conventionnelle appropriée;
- 2) la position;
- 3) la classe de la position;
- 4) l'heure de l'observation.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 6 Page 3 de 3 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	---	--

6.2.9 Dès que la station d'aéronef reçoit le relèvement, le cap ou la position, elle doit répéter le message pour confirmation ou correction.

6.2.10 Lorsque les positions sont déterminées au moyen du relèvement ou du cap et de la distance par rapport à un point connu autre que la station effectuant la transmission, le point de référence doit être un aéroport, une ville importante ou un accident géographique. On doit utiliser de préférence un aéroport.

Lorsqu' on utilise une ville importante comme point de référence, le relèvement ou le cap, ainsi que la distance donnée, doivent être calculés par rapport au centre de la ville.

6.2.11 Lorsque la position est exprimée en latitude et en longitude, on doit utiliser un groupe de chiffres pour les degrés et les minutes, suivi de la lettre N ou S pour la latitude et de la lettre E ou W pour la longitude. En radiotéléphonie, les mots NORTH, SOUTH, EAST ou WEST doivent être utilisés.

6.2.12 Selon l'appréciation, par la station radiogoniométrique, de la précision des observations, les relèvements et les positions doivent être classés comme suit:

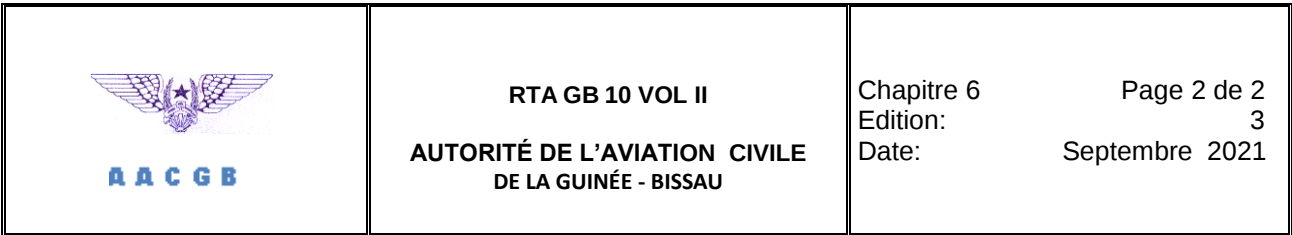
Relèvements:

- Classe A — valeurs exactes à 2° près;
- Classe B — valeurs exactes à 5° près;
- Classe C — valeurs exactes à 10° près;
- Classe D — précision inférieure à celle de la classe C.

Positions:

- Classe A — valeurs exactes à 9,3 km (5 NM) près;
- Classe B — valeurs exactes à 37 km (20 NM) près;
- Classe C — valeurs exactes à 92 km (50 NM) près;
- Classe D — précision inférieure à celle de la classe C.

6.2.13 Les stations radiogoniométriques ont le droit de refuser de donner des relèvements, des caps ou des positions si les conditions ne sont pas satisfaisantes ou si les relèvements ne rentrent pas dans les limites de leur secteur vérifié; elles doivent indiquer en même temps la raison de leur refus.



RTA GB 10 VOL II

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
DE LA GUINÉE - BISSAU

Chapitre 6
Edition:
Date:

Page 2 de 2
3
Septembre 2021

(appel général)	TOUTES STATIONS
(le mot ICI)	ICI
(nom de la station)	DIASS ATIS
(heure de diffusion)	HEURE, ZÉRO ZÉRO QUATRE CINQ

Tableau 8-2. Attribut de réponse (liaisons montantes)

Type	Réponse requise	Réponses valides	Préséance
W/U	Oui	WILCO, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>), ERROR	1
A/N	Oui	AFFIRM, NEGATIVE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>), ERROR	2
R	Oui	ROGER, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>), ERROR	3
Y	Oui	Tout message CPDLC descendant, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>)	4
N	Non, à moins qu'un accusé de réception logique ne soit requis	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>), NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, ERROR	5

Tableau 8-3. Attribut de réponse (liaisons descendantes)

Type	Réponse requise	Réponses valides	Préséance
Y	Oui	Tout message CPDLC montant, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>)	1
N	Non, à moins qu'un accusé de réception logique ne soit requis	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (<i>seulement s'il est requis</i>), MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT, ERROR	2

8.2.9.3.2.1 PANS. — Lorsqu'un message à plusieurs éléments nécessite une réponse, la réponse s'appliquera à tous les éléments du message.

Note. — Par exemple, dans le cas d'un message à plusieurs éléments contenant les éléments CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH.84 (montez au FL310 maintenez Mach. 84), une réponse WILCO (j'exécute) s'applique aux deux éléments et indique qu'ils seront respectés.

8.2.9.3.2.2 PANS. — Quand il ne pourra pas se conformer à un message d'autorisation contenant un seul élément ou à l'une quelconque partie d'un message d'autorisation qui en compte plusieurs, le pilote enverra la réponse UNABLE (incapable d'exécuter) et, dans ce dernier cas, la réponse s'appliquera à l'ensemble du message.

8.2.9.3.2.3 PANS. — Quand il ne pourra pas acquiescer à une demande d'autorisation contenant un seul élément ou à aucun élément d'une demande d'autorisation qui en compte plusieurs, le contrôleur enverra un message UNABLE (incapable d'exécuter) qui s'applique à tous les éléments de la demande. Les autorisations en vigueur ne seront pas répétées.

	RTA GB 10 VOL II AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE - BISSAU	Chapitre 8 Page 8 de 11 Edition: 3 Date: Septembre 2021
---	--	---

8.2.9.3.2.4 **PANS.** — Quand il ne pourra être donné suite que partiellement à une demande d'autorisation contenant plusieurs éléments, le contrôleur répondra au moyen d'un message UNABLE (impossible) applicable à tous les éléments de la demande et inclura, s'il y a lieu, un motif et/ou des renseignements sur le moment où une autorisation peut être prévue.

Note. — Un ou des messages CPDLC distincts pourront par la suite être transmis pour répondre aux éléments auxquels il peut être donné suite.

8.2.9.3.2.5 **PANS.** — Quand il pourra être donné suite à une demande d'autorisation à un seul élément ou à tous les éléments d'une demande d'autorisation qui en compte plusieurs, le contrôleur répondra au moyen d'autorisations correspondant à chaque élément. La réponse devrait prendre la forme d'un message montant simple.

Note. — Par exemple, bien qu'il faille éviter les messages de demande d'autorisation à plusieurs éléments, au message descendant contenant les éléments :

**REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX
TRACK X EINN EDDF
REQUEST CLIMB TO FL350
REQUEST MACH 0.84,**

la réponse pourrait être :

**CLEARED YQM YYG YYT YQX
TRACK X EINN EDDF CLIMB TO FL350
REPORT MAINTAINING
CROSS YYG AT OR AFTER 1150
NO SPEED RESTRICTION.**

8.2.9.3.2.6 **PANS.** — Lorsqu'un message CPDLC contiendra plus d'un élément et que l'attribut de réponse pour le message sera Y, s'il est utilisé, le message de réponse simple contiendra le nombre correspondant de réponses présentées dans l'ordre approprié.

Note. — Par exemple, au message montant contenant les éléments:

**CONFIRM SQUAWK
WHEN CAN YOU ACCEPT FL410,**

la réponse pourrait être :

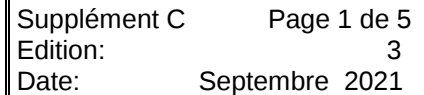
**SQUAWKING 5525
WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z.**

8.2.9.4 Quand un système au sol ou de bord génère le message CPDLC ERROR (erreur), celui-ci doit indiquer aussi la cause de l'erreur.

8.2.9.5 L'autorité ATS compétente doit choisir les éléments de message figurant dans les PANS-ATM de l'OACI, Appendice 5, qui répondent aux besoins des vols exécutés dans l'espace aérien sous sa responsabilité. Si une autorité ATS qui a choisi un sous-ensemble d'éléments de message reçoit un message qui ne fait pas partie de ce sous-ensemble, l'organisme ATC doit répondre en transmettant l'élément de message montant MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT (message non pris en charge par cet organisme ATC).

Note. — Il n'est pas nécessaire de poursuivre le traitement du message reçu.

8.2.9.5.1 Le contrôleur chargé d'un secteur ne doit disposer que des messages montants correspondant aux opérations de ce secteur.



- premier symbole : type de modulation de la porteuse principale
- deuxième symbole : nature du signal (ou des signaux) modulant la porteuse principale ;
- troisième caractère : type d'information à transmettre.

