

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT ET
DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

BURKINA FASO
Unité - Progrès - Justice

ARRETE N°2015-0050.....MIDT/SG/ANAC
relatif : aux aides radio à la navigation ;
aux procédures de télécommunication y
compris celles qui ont le caractère de
procédures pour les services de la
navigation aérienne ; aux systèmes de
télécommunication ; aux systèmes de
surveillance et anticollision ; à l'emploi du
spectre des fréquences aéronautiques.

**LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS**



- Vu** la Constitution ;
- Vu** la Charte de la Transition ;
- Vu** le décret n°2014-001/PRES/TRANS du 18 novembre 2014, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le décret n°2015-892/PRES-TRANS/PM du 19 Juillet 2015, portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2015-145/TRANS/PM/SGG-CM du 09 février 2015, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu** le décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 Juillet 2015, portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence nationale de l'aviation civile, en abrégé « ANAC » ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;

- Vu** la Convention de Dakar révisée relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) adoptée à Ouagadougou, au Burkina Faso, le 12 janvier 2010, et signée à Libreville, en République Gabonaise, le 28 avril 2010 ;
- Vu** le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013, portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** le décret N° 2012-115 /PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne ;

ARRETE

Article 1 :

Sont fixées :

- en annexe I au présent arrêté, les règles relatives aux aides radio à la navigation conformément au volume I, de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale
- en annexe II au présent arrêté, les règles relatives aux procédures de télécommunication y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de la navigation aérienne conformément au volume II de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale;
- en annexe III au présent arrêté, les règles relatives aux systèmes de télécommunication conformément au volume III de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale;
- en annexe IV au présent arrêté, les règles relatives aux systèmes de surveillance et anticollision conformément au volume IV de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- en annexe V au présent arrêté, les règles relatives à l'emploi du spectre des fréquences aéronautiques conformément au volume V de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 2 :

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 3 :

Le Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports et le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 20/08/2015



Daouda TRAORE
Chevalier de l'Ordre National



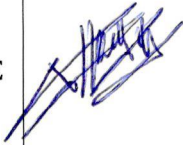

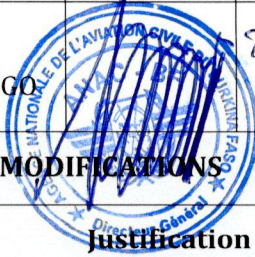
**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU DESENCLAVEMENT ET DES
TRANSPORTS**



ANNEXE 2

**RAF 10.2 : PROCEDURES DE
TELECOMMUNICATIONS Y COMPRIS CELLES
QUI ONT LE CARACTERE DE PROCEDURES
POUR LES SERVICES DE LA NAVIGATION
AERIENNE**

Edition 2 Aout 2015

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
Rédacteur	Groupe d'experts	COULIBALY NELSON JOSE ROMARIC		15/05/2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Version papier - Bibliothèque - DANAS ▪ Version électronique <ul style="list-style-type: none"> - Tout inspecteur - Site web ANAC
Vérificateurs	CVRAF	KONE Hassane Ibrahim		17/05/15	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO		20/05/15	
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition	Date	Justification			
02	Aout 2015	Prise en compte des amendements OACI			



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	i	02	Aout 2015	00	Aout 2015
MD	ii	02	Aout 2015	00	Aout 2015
LPE	iii	02	Aout 2015	00	Aout 2015
AMD	iv	02	Aout 2015	00	Aout 2015
LR	v	02	Aout 2015	00	Aout 2015
LD	vi	02	Aout 2015	00	Aout 2015
TM	vii	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 1	1 - 2	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 2	3	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 3	4	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 4	5 - 6	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 5	7 - 10	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 6	11 - 14	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 7	15 - 16	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 8	17 - 19	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 9	20 - 23	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 10	24	02	Aout 2015	00	Aout 2015
Chapitre 11	25	02	Aout 2015	00	Aout 2015



INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS OACI

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par



**RAF 10.2 : PROCEDURES DE TELECOMMUNICATIONS Y
COMPRIS CELLES QUI ONT LE CARACTERE DE
PROCEDURES POUR LES SERVICES DE LA NAVIGATION
AERIENNE**

*Edition :02
Date :AOÛT
2015*

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date
Annexe 10 Volume 2	OACI	PROCEDURES DE TELECOMMUNICATION Y COMPRIS CELLES QUI ONT LE CARACTERE DE PROCEDURES POUR LES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE	7 ^{ème} Édition Amdt 44-90	Juillet 2016



LISTE DE DIFFUSION

N° de copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E
N00		Tout inspecteur	E

Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



Table de matière

CHAPITRE 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	1
CHAPITRE 2. LANGUES UTILISABLES.....	3
CHAPITRE 3. ORDRE DE PRIORITE DES MESSAGES.....	4
CHAPITRE 4. REGLES RELATIVES AUX CLAIRANCES.....	5
CHAPITRE 5. EXPRESSIONS.....	7
CHAPITRE 6. EPELLATION DES LETTRES ET TRANSMISSION DES NOMBRES.....	11
CHAPITRE 7. INDICATIFS D'APPEL.....	15
CHAPITRE 8. COMPOSITION ET COMMUNICATION DES MESSAGES.....	17
CHAPITRE 9. COMMUNICATIONS DE DETRESSE ET D'URGENCE.....	20
CHAPITRE 10. INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS.....	24
CHAPITRE 11. ESSAIS.....	25



CHAPITRE 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1. Introduction

La radiotéléphonie est un moyen qui permet aux pilotes et au personnel des stations aéronautiques de communiquer entre eux. Elle permet de transmettre des clairances et des informations importantes pour la sécurité de la circulation aérienne et l'efficacité de la gestion du trafic aérien.

L'étude d'incidents et d'accidents a mis en évidence, en tant que facteurs contributifs, le non-respect des procédures de radiotéléphonie ou l'emploi d'une phraséologie approximative.

C'est pourquoi, lors de communications radiotéléphoniques, les pilotes et le personnel des stations aéronautiques doivent respecter les procédures de radiotéléphonie et, dans la mesure du possible, utiliser des expressions conventionnelles et une phraséologie normalisée.

1.2. Discipline

Lors des échanges radiotéléphoniques entre contrôleur et pilote, la plus grande discipline doit être observée.

1.3. Service mobile et service fixe aéronautiques

La transmission de messages sur les fréquences du service mobile aéronautique est évitée lorsque le service fixe aéronautique permet d'atteindre le but visé.

1.4. Techniques de transmission

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il convient de respecter les principes ci-après :

- a) vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter ;
- b) avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
- c) formuler des messages brefs et concis ;
- d) prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
- e) maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte ;
- f) réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message ;
- g) maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

1.5. Maintien de l'écoute

Si les règles de l'air imposent l'écoute permanente à un pilote, celui-ci ne quitte pas l'écoute, même momentanément, sans avoir obtenu l'accord du contrôleur.

Si les règles de l'air n'imposent pas l'écoute permanente à un pilote, celui-ci ne quitte pas l'écoute d'une fréquence sur laquelle il a échangé des communications avec un contrôleur sans informer clairement ce contrôleur de son intention de quitter l'écoute.



1.6. Communications et sécurité

Sauf pour des raisons de sécurité immédiate, aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décodage, la dernière partie de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse de l'aéronef n'est pas contrôlée.

1.7. Communications entre aéronefs

Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne :

- . soit après accord du contrôleur ;
- a. soit sur la demande du contrôleur.

1.8. Appels simultanés

Lorsque le contrôleur est appelé simultanément ou presque par plusieurs pilotes, il décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec lui.



CHAPITRE 2. LANGUES UTILISABLES

2.1. Langues de base

Les langues utilisables sont publiées par la voie de l'information aéronautique.

Dans les espaces aériens exploités par l'administration burkinabè, les langues utilisées sont :

- b. La langue française ;
- c. La langue anglaise, sauf indication contraire publiée par la voie de l'information aéronautique.

2.2. Autre langue

Dans des situations où la sécurité peut être compromise, une langue autre que le français et l'anglais peut être utilisée si cette langue permet des communications plus sûres et plus efficaces entre un contrôleur et un pilote.

2.3. Utilisation d'un interprète

Si le contrôleur et le pilote ne peuvent pas utiliser une même langue, l'exploitant d'aéronef peut être autorisé à faire appel aux services d'un interprète. Celui-ci doit être qualifié pour utiliser la radiotéléphonie et doit connaître les expressions conventionnelles et usuelles.

2.4. Usage de la langue française

La langue française est, sauf cas particulier (entraînement par exemple) utilisée entre pilote francophone et contrôleur francophone.



CHAPITRE 3. ORDRE DE PRIORITE DES MESSAGES

3.1. Priorités

L'ordre de priorité des catégories de messages acheminés par le service mobile aéronautique est le suivant :

1. Appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse ;
2. Messages d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires ;
3. Messages concernant la radiogoniométrie ;
4. Messages intéressant la sécurité des vols ;
5. Messages météorologiques ;
6. Messages intéressant la régularité des vols.

3.2. Messages de détresse

Quelle que soit la langue utilisée, les appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse sont précédés de l'expression **mayday / may day** (cf. 9.3.1. Messages de détresse).

3.3. Messages d'urgence

Quelle que soit la langue utilisée, les messages d'urgence sont précédés de l'expression **pan pan / pan pan** (cf. 9.4.1. Message d'urgence). Cette catégorie de messages inclut les messages de transport sanitaire qui sont précédés de l'expression **pan pan médical / pan pan medical** (cf. 9.5.1. Pilote effectuant un transport sanitaire).

3.4. Messages du contrôle de la circulation aérienne

Il s'agit de messages de :

- d. clairance ;
- e. régulation du débit ;
- f. compte rendu de position et de compte rendu en vol.

3.5. Messages d'information de vol

- g. Messages relatifs à la fourniture du service d'information de vol.

3.6. Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes

- h. Messages concernant l'exploitation de l'aéronef ou les aspects commerciaux du vol.

S'il n'existe aucune autre voie de communication et si sa mission principale ne s'en trouve pas compromise, un contrôleur assure le relais de ces messages.



CHAPITRE 4. REGLES RELATIVES AUX CLAIRANCES

4.1. Prépositions

En langue anglaise, les prépositions **to** et **for** ne sont pas utilisées devant un nombre.

4.2. Cap

Une clairance intégrant un cap comprend l'expression **cap / heading** suivie de la valeur du cap.

4.3. Route, trajectoire, itinéraire

Toute clairance incluant un SID comporte :

- en langue française, le mot **départ**, suivi de l'indicatif du SID (ex. **Départ BANGA 1W**).
- en langue anglaise, l'indicatif du SID, suivi du mot **departure**

(ex. **BANGA 1W departure**).

Toute clairance incluant une STAR comporte :

- en langue française, le mot **arrivée**, suivi de l'indicatif de la STAR (ex. **Arrivée GULIM 1T**).
- en langue anglaise, l'indicatif de la STAR, suivi du mot **arrival** (ex. **GULIM 1T arrival**).

Toute clairance incluant une procédure d'approche comporte :

- en langue française, le mot **approche**, suivi d'un identifiant si nécessaire puis du type d'approche (ILS, LLZ, VOR, VOR-DME, locator, radar, etc.) et du mot **piste** suivi de son identification, (ex. **Approche POTIM ILS piste 04**) ;
- en langue anglaise, un identifiant si nécessaire, suivi du mot **approach** puis du type d'approche (ILS, LLZ, VOR, VOR-DME, locator, radar, etc.) et du mot **runway** suivi de son identification. (ex. **POTIM approach ILS runway 04**)

Une clairance intégrant une route commence par l'expression **route / route**.

Dans une clairance de route, les expressions **route / route** et **directe / direct**, sont à dissocier.

Lorsqu'il existe, le nom en langage clair d'une aide de radionavigation est utilisé. En cas de difficulté de compréhension, son indicatif codé est utilisé.

Les noms des points significatifs à cinq lettres sont prononcés en langage clair. En cas de difficulté de compréhension des cinq lettres sont épelées.

4.4. Niveau de vol, altitude, hauteur

Une clairance intégrant un niveau de vol comprend l'expression **niveau de vol / flight level** suivie de la valeur du niveau de vol.

La première clairance de descente intégrant une altitude comporte le code **QNH / QNH** suivi de la valeur du calage altimétrique.



Lorsque la position d'un aéronef dans le plan vertical est exprimée par la hauteur, la mention QFE suit obligatoirement l'indication de hauteur.

Exemple : **XT-OUA, Vent arrière 1000 pieds QFE**

4.5. Vitesse

Lorsque dans un message il est question de vitesse, il s'agit exclusivement de la vitesse indiquée ou d'un nombre de Mach.

4.6. Ordre des éléments dans une clairance

Une clairance comporte au plus trois éléments. L'ordre suivant est à respecter :

En guidage radar :

- cap
- niveau
- route

Hors guidage radar :

- niveau
- route

SID :

- indicatif du SID
- niveau initial

Départ omnidirectionnel :

- départ omnidirectionnel
- niveau

Toute ambiguïté sur la piste concernée est écartée lorsque l'expression **piste / runway**, suivie de l'identification de cette dernière est utilisée.



CHAPITRE 5. EXPRESSIONS

5.1. Expressions conventionnelles

Les expressions conventionnelles suivantes sont à utiliser selon les situations dans les communications radiotéléphoniques.

Expression conventionnelle		Signification
Français	Anglais	
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. 11.1.3. Echelle de lisibilité).
JE RÉPÈTE	I SAY AGAIN	«Je répète pour être plus clair ou pour insister.»
MAINTENEZ	MAINTAIN	«Continuez conformément aux conditions spécifiées» ou demeurez dans le même état, p. ex. «Restez en VFR».
VEILLEZ	MONITOR	«Écoutez sur (fréquence).»
NÉGATIF	NEGATIVE	«Non» ou «permission refusée» ou «cela n'est pas exact» ou «impossible».
RÉPONDEZ	OVER	«Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.» Note. — Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.
TERMINÉ	OUT	«Cet échange de messages est terminé et je n'attends pas de réponse.» Note. — Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.
COLLATIONNEZ	READ BACK	«Répétez-moi tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.»
RÉAUTORISÉ	RECLEARED	«Une modification a été apportée à votre dernière autorisation et cette nouvelle autorisation annule et remplace tout ou partie de la précédente.»
RAPPELEZ/INDIQUEZ	REPORT	«Communiquez avec moi quand vous serez dans la situation suivante.»/ «Donnez-moi l'information suivante...»
JE DEMANDE	REQUEST	«J'aimerais savoir...» ou «Je désire obtenir...»
ROGER	ROGER	«J'ai reçu en entier votre dernière transmission.» Note. — En aucun cas, cette expression ne doit être utilisée pour répondre à une question qui appelle un collationnement ou qui appelle une réponse directe positive (AFFIRME) ou négative (NÉGATIF).



RÉPÉTEZ	SAY AGAIN	«Répétez toute votre dernière transmission ou la partie suivante.»
PARLEZ PLUS LENTEMENT	SPEAK SLOWER	«Réduisez votre cadence d'élocution.»
ATTENDEZ	STANDBY	«Attendez que je vous rappelle.» Note. — Normalement, le demandeur rappellera si l'attente est longue. L'expression «ATTENDEZ» n'est ni une approbation, ni un refus.
IMPOSSIBLE	UNABLE	«Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation.» Note. — L'expression «IMPOSSIBLE» est normalement suivie d'un motif.
WILCO	WILCO	(Abréviation de l'anglais «will comply».) «Votre message a été compris et sera exécuté.»
CHAQUE MOT DEUX FOIS	WORDS TWICE	a) À titre de demande: «La communication est difficile. Veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois.» b) À titre de renseignement: «La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots, dans ce message, sera formulé deux fois.»

5.2. Expressions associées à l'emploi du radar

Identifié radar

Radar identified

Cette expression indique au pilote qu'une corrélation a été établie entre son aéronef et une piste ou un plot radar. Elle annonce le début des services de la circulation aérienne rendus au moyen du radar.

Fin de service radar

Radar service terminated

Cette expression indique au pilote la fin des services de la circulation aérienne rendus au moyen du radar.

Identification radar perdue

Radar identification lost

Cette expression indique au pilote qu'il est impossible de rendre les services de la circulation aérienne au moyen du radar par suite d'une perte de l'identification radar.

Reprenez votre navigation

Resume own navigation

Cette expression signifie au pilote la fin du guidage radar.

5.3. Principales expressions associées au cap, niveau et vitesse

Cap

- Tournez / Turn
- Continuez / Continue
- Arrêtez le virage maintenant / Stop turn now
- Poursuivez (le virage) / Turn further
- Prenez / Fly

Niveau

- Montez / Climb
- Descendez / Descend
- Maintenez / Maintain



- Arrêtez / Stop
- Quittez / Leave

Vitesse

- Augmentez / Increase
- Réduisez / Reduce
- Maintenez / Maintain

5.4. Expressions de comparaison

Position horizontale	devant ahead	derrière behind
Heure	avant before	après later/after
Position verticale	plus haut above	plus bas below
Vitesse	--- minimum	--- maximum
	--- minimum	--- maximum
	plus lent slower	plus rapide faster
Vitesse verticale (Taux)	--- minimum	--- maximum
	--- minimum	--- maximum

5.5. Expressions conventionnelles en cas d'interception

En cas d'interception, si un contact radio est établi entre l'intercepteur et l'intercepté et s'il est impossible de communiquer dans une langue commune, les expressions ci-après sont utilisées. Elles sont répétées deux fois.

5.5.1. Expressions à l'usage de l'intercepteur

Expression	Prononciation*	Signification
call sign	<u>ko</u> l sa-in	« Quel est votre indicatif d'appel ? »
follow	<u>fo</u> -lo	« Suivez-moi »
descend	<u>di</u> -sennd	« Descendez pour atterrir »
you land	you lannd	« Atterrissez sur cet aérodrome »
proceed	<u>pro</u> -sid	« Vous pouvez poursuivre votre route »



5.5.2. Expressions à l'usage de l'intercepté

Expression	Prononciation*	Signification
call sign (indicatif d'appel)	<u>ko</u> l sa-ïn	« Quel est votre indicatif d'appel ? »
wilco	<u>ou</u> il-ko	« Compris, je vais exécuter »
cannot	<u>kan</u> n nott	« Je suis incapable d'exécuter »
repeat	<u>ri</u> -pitt	« Répétez vos instructions »
am lost	amm losst	« Je ne connais pas ma position »
hijack	<u>aï</u> -djak	« Je suis victime d'une intervention illicite » (Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de cette expression).
mayday	m'aider	« Je suis en détresse »
Land (nom de lieu)	Lannd (nom de lieu)	« Je demande à atterrir à (nom du lieu) »
descend	<u>dj</u> -sennd	« Je demande à descendre »

* Les syllabes accentuées sont soulignées.



CHAPITRE 6. EPELLATION DES LETTRES ET TRANSMISSION DES NOMBRES

6.1. Epellation des lettres

Le code d'épellation suivant est utilisé en radiotéléphonie :

Lettre	Mot de code	Prononciation* avec l'alphabet latin
A	alfa	al fah
B	bravo	bra vo
C	charlie	tchah li/char li
D	delta	del tah
E	écho	èk o
F	foxtrot	fox trott
G	golf	golf
H	hôtel	ho tèll
I	india	in diah
J	juliett	djou li ètt
K	kilo	ki lo
L	lima	li mah
M	mike	maïk
N	november	no vèmm ber
O	oscar	oss kar
P	papa	pah pah
Q	quebec	ké bèk
R	romeo	ro mi o
S	sierra	si èr rah
T	tango	tang go
U	uniform	you ni form/ ou ni form
V	victor	vik tar
W	whiskey	ouiss ki
X	x-ray	èkss ré
Y	yankee	yang ki
Z	zulu	zou lou

* Les syllabes accentuées sont soulignées.



6.2. Transmission des nombres

6.2.1. Code de transmission

Le code de transmission suivant est utilisé en radiotéléphonie :

Chiffre ou élément numérique	En langue anglaise	Prononciation* en langue anglaise	En langue française
0	zero	<u>zi</u> ro	zéro
1	one	ou <u>ann</u>	un
2	two	<u>to</u>	deux
3	three	<u>tri</u>	trois
4	four	<u>fo</u> eur	quatre
5	five	<u>fa</u> ĩf	cinq
6	six	<u>siks</u>	six
7	seven	<u>sév</u> n	sept
8	eight	<u>ei</u> t	huit
9	nine	<u>na</u> ĩ neu	neuf
virgule décimale	décimal	<u>dè</u> si <u>mal</u>	décimale
	hundred	<u>hun</u> -dred	cent
	thousand	<u>taou</u> <u>zend</u>	mille

* Les syllabes accentuées sont soulignées.

6.2.2. Règle générale

Pour la transmission de tous les nombres, à l'exception de ceux qui sont spécifiés en 6.2.3., chaque chiffre sera énoncé séparément.

Exemples :

10	un zéro / one zero	125	un deux cinq / one two five
57	cinq sept / five seven	1230	un deux trois zéro / one two three zero



6.2.3. Multiples entiers de cent et de mille

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 sera énoncé et le dernier sera suivi, selon le cas, du mot **cent / hundred** ou du mot **mille / thousand**. Dans le cas des combinaisons de multiples entiers de mille et de cent, chaque chiffre du nombre de milliers sera énoncé et le dernier sera suivi du mot **mille / thousand**, puis le nombre de centaines sera énoncé et suivi du mot **cent / hundred**.

Exemples :

Altitude 800 3 400 12 000	Enonciation en langue française huit cent trois mille quatre cent un deux mille	Enonciation en langue anglaise eight hundred three thousand four hundred one two thousand
Hauteur des nuages 2 200 4 300	Enonciation en langue française deux mille deux cent quatre mille trois cent	Enonciation en langue anglaise two thousand two hundred four thousand three hundred
Visibilité 1 000 700	Enonciation en langue française visibilité mille visibilité sept cent	Enonciation en langue anglaise visibility one thousand visibility seven hundred
Portée visuelle de piste 600 1 700	Enonciation en langue française RVR six cent RVR mille sept cent	Enonciation en langue anglais RVR six hundred RVR one thousand seven hundred

6.2.4. Transmission de l'heure

En langue française et anglaise, lors de la transmission de l'heure, s'il n'y a pas de risque de confusion, seules les minutes sont transmises.

Exemple :

10h55 **cinq cinq / five five**

6.2.5. Transmission des fréquences et canaux de communication

6.2.5.1. Fréquence HF

1) Transmission d'une fréquence HF par le contrôleur

Le contrôleur :

- énonce chaque chiffre séparément ;
- omet le mot **kiloHertz**.

Exemples :

5643 kHz **cinq six quatre trois / five six four three**
11564 kHz **un un cinq six quatre / one one five six four**

2) Utilisation de la fréquence HF par le pilote

S'il n'existe aucun risque de confusion, le pilote :

- énonce séparément les deux premiers chiffres ;
- omet le mot **kiloHertz**.



Exemple :

5643 kHz	cinq six / five six
----------	----------------------------

En langue française comme en langue anglaise, en cas de risque de confusion, le pilote se conforme à la règle applicable au contrôleur.

6.2.5.2. Fréquence VHF

À l'exception du cas spécifié au paragraphe suivant (après les exemples), les six premiers chiffres du désignateur numérique sont 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.

Exemples :

134.055 : un trois quatre décimale zéro cinq cinq / one three four decimal zero five five
134.500 : un trois quatre décimale cinq / one three four decimal five
134.000 : un trois quatre décimale zéro / one three four decimal zero
134.050 : un trois quatre décimale zéro cinq zéro / one three four decimal zero five zero

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 ci-dessus, les cinq premiers chiffres du désignateur numérique sont employés, sauf lorsque les cinquième et sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.



CHAPITRE 7. INDICATIFS D'APPEL

7.1. Indicateurs d'appel radiotéléphonique des stations aéronautiques

7.1.1. Composition de l'indicateur d'appel

Les stations terrestres du service mobile aéronautique, ou stations aéronautiques, sont identifiées par :

- i. le nom de l'emplacement ; et
- j. l'organisme ou le service disponible.

L'organisme ou le service est identifié conformément au tableau en 7.1.2.; 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.

7.1.2. Suffixes

Organisme ou service disponible	Suffixe	
	Français	Anglais
Centre de contrôle régional	CONTRÔLE	CONTROL
Contrôle d'approche	APPROCHE	APPROACH
Radars de contrôle d'approche, arrivées	ARRIVÉE	ARRIVAL
Radars de contrôle d'approche, départs	DÉPART	DEPARTURE
Contrôle d'aérodrome	TOUR	TOWER
Contrôle des mouvements en surface	SOL	GROUND
Radars (en général)	RADAR	RADAR
Radars d'approche de précision	PRÉCISION	PRECISION
Station radiogoniométrique	GONIO	HOMER
Service d'information de vol	INFO[RMATION]	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

7.2. Indicateur d'appel radiotéléphonique des aéronefs

Au premier contact radio entre un pilote et un contrôleur, l'indicateur d'appel complet de l'aéronef est utilisé. Dès lors qu'une communication bilatérale directe satisfaisante est établie et qu'il n'existe pas de confusion possible avec l'indicateur d'appel d'un autre aéronef, le contrôleur peut utiliser l'indicateur d'appel abrégé de l'aéronef. Le pilote peut alors l'utiliser à son tour.

7.2.1. Indicateurs d'appel complets

L'indicateur d'appel radiotéléphonique d'un aéronef appartient en règle générale à l'un des types suivants :

- Type a) Caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef.



Exemple : **XT-OUA**

Type b) Indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef.

Exemple : **AIR BURKINA TOUA**

Type c) Indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol.
Exemple : **AIR BURKINA 501**

7.2.2. Indicateurs d'appel abrégés

Les indicateurs d'appel radiotéléphonique décrits en 7.2.1., à l'exception du type c), pourront être abrégés. L'indicateur d'appel radiotéléphonique abrégé spécifié n'est employé qu'une fois la communication établie de manière satisfaisante et pourvu que tout risque de confusion soit exclu. Les stations d'aéronef n'utilisent leur indicatif d'appel abrégé qu'après avoir été appelées de cette façon par la station aéronautique.

Les indicateurs d'appel abrégés sont constitués respectivement par:

Type a) le premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel.

Exemple : **OUA**

Type b) l'indicateur téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel.

Exemple : **AIR BURKINA OUA**

Type c) pas de forme abrégée.

7.2.3. Changement d'indicateur d'appel

Le pilote ne change pas de type d'indicateur d'appel radiotéléphonique en cours de vol sauf de façon temporaire si le contrôleur lui en donne l'instruction pour des raisons de sécurité.



CHAPITRE 8. COMPOSITION ET COMMUNICATION DES MESSAGES

8.1. Composition des messages

8.1.1. Cas général

Les messages du service mobile aéronautique, dans leur forme complète, comprennent les parties suivantes dans l'ordre indiqué :

- a) l'indicatif d'appel du destinataire du message ;
- b) l'indicatif d'appel indiquant l'origine du message ;
- c) le texte, aussi court que le permet la compréhension du message.

8.1.2. Composition d'une autorisation conditionnelle

Une autorisation conditionnelle comprend les parties suivantes dans l'ordre indiqué :

- a) indicatif d'appel ;
- b) condition ;
- c) autorisation ;
- d) bref rappel de la condition ;

Exemple : **AF 735, DERRIÈRE A320 EN COURTE FINALE, ALIGNEZ-VOUS DERRIÈRE.**

8.2. Etablissement des communications

8.2.1. Appel général

Le contrôleur qui a besoin de transmettre des renseignements à toutes les stations susceptibles de capter l'émission transmet un message débutant par l'expression **à toutes stations / all stations** suivie de l'indicatif d'appel de la station appelante.

Aucune réponse n'est, en général, attendue, à moins qu'il ne soit demandé à chaque station d'accuser réception.

8.2.2. Doute sur l'identité

Lorsqu'une station est appelée mais a des doutes sur l'identité de la station appelante, il utilise l'expression : **station appelant** (indicatif de la station appelée) **répétez votre indicatif / station calling** (indicatif de la station appelée) **say again your call sign**.

8.2.3. Appel sur une fréquence HF

Le pilote précise la fréquence utilisée à la fin de son message car l'opérateur HF veille généralement plusieurs fréquences.



8.3. Accusé de réception

8.3.1. Accusé de réception sans collationnement

L'accusé de réception d'un message transmis par un pilote à un contrôleur (et inversement) comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef.

Exemple : « Météo reçue, F-BX », « Roger, F-BX »

Un pilote n'accuse pas réception d'un message qui se termine par l'expression **break break / break break** (cf. 5.1. Expressions conventionnelles).

8.3.2. Collationnement

Le collationnement consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

8.3.2.1. Collationnement par un pilote

Un pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- k. Fréquence ;
 - l. Code transpondeur ;
 - m. Calage altimétrique ;
 - n. Route ATS ;
 - o. Niveau ;
 - p. Cap ;
 - q. Vitesse ;
 - r. Taux d'évolution dans le plan vertical ;
 - s. Indicatif du SID ou de la STAR ;
 - t. Départ omnidirectionnel ;
 - u. Procédure d'approche ;
 - v. Maintien de position sur une voie de circulation ;
 - w. Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
 - x. Piste :
 - Identification ;
 - Maintien avant piste ;
 - Entrée¹ ;
 - Atterrissage ;
 - Option² ;
 - Décollage ;
 - Traversée ;
 - Remontée.
 - y. Conditions si autorisation conditionnelle.
- Par ailleurs :

¹ « L'entrée » correspond à l'identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne.

² Dans le cadre de l'Instruction d'un élève pilote, il s'agit de la clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.



- z. une heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;
- aa. lorsque le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, une des expressions suivantes : **Alerte relief / Terrain Alert** ou **Avertissement altitude basse / Low altitude warning**, celle-ci doit être collationnée par le pilote.

En cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, le pilote demande une répétition ou une confirmation de ceux-ci.

8.3.2.2. Collationnement par un contrôleur

En environnement radar, le contrôleur a l'initiative de collationner les éléments contenus dans le message du pilote, en particulier ceux sur lesquels il s'appuie pour délivrer une clearance.

En environnement non radar, le contrôleur collationne les comptes rendus de position et autres messages de progression de vol qu'il reçoit.

Le contrôleur peut ne pas collationner un message pour réduire l'encombrement d'une fréquence.

8.3.3. Erreur de collationnement

Si le collationnement d'une clearance par un pilote est incorrect, le contrôleur utilise l'expression **négatif / negative** suivie des éléments incompris de la clearance dans leur version correcte.

8.4. Corrections et répétitions

8.4.1. A l'émission

En cas d'erreur de transmission, l'expression **correction / correction** est utilisée, suivie de tout ou partie du message correct.

8.4.2. A la réception

S'il y a doute sur l'exactitude du message reçu, la répétition de ce message, en totalité ou en partie, est demandée.

L'expression **répétez / say again** est utilisée, suivie éventuellement de précisions relatives à la partie ou aux éléments du message dont la répétition est nécessaire.

8.5. Fin de communication

Les échanges radiotéléphoniques entre un pilote et un contrôleur prennent fin :

- soit lorsque le pilote collationne la fréquence à contacter lors d'un transfert de communication ;
- soit lorsque le pilote signale qu'il quitte la fréquence si le maintien des liaisons bilatérales n'est plus obligatoire ;
- soit lorsque l'expression **terminé / out** est utilisée (cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF).



CHAPITRE 9. COMMUNICATIONS DE DETRESSE ET D'URGENCE

9.1. Généralités

Les communications de détresse et d'urgence s'effectuent conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

Elles comprennent tous les messages radiotéléphoniques se rapportant aux cas de détresse et d'urgence définis comme suit :

- a) **Détresse** : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;
- b) **Urgence** : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

9.2. Accusé de réception d'un message de détresse ou d'urgence

Si la station à laquelle s'adresse le pilote n'accuse pas réception du message de détresse ou d'urgence toute autre station accuse réception et porte assistance.

9.3. Communications de détresse

9.3.1. Messages de détresse

Un message de détresse comprend :

- a) le signal radiotéléphonique de détresse **mayday / mayday** répété de préférence trois fois ;
- b) puis, si possible dans l'ordre :
 - 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
 - 2) l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - 3) la nature du cas de détresse ;
 - 4) la position, le niveau et le cap ;
 - 5) les intentions du commandant de bord.



9.3.2. Fréquence à utiliser

Le message de détresse est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation.

Le message de détresse peut être émis sur la fréquence 121,500 MHz ou sur toute autre fréquence du service mobile aéronautique si cela est jugé nécessaire ou souhaitable.

9.3.3. Station à laquelle est adressée le message de détresse

La station aéronautique à laquelle s'adresse le pilote d'un aéronef en détresse (ou la première station aéronautique ou le premier aéronef qui reçoit le message de détresse) :

- a) accuse immédiatement réception du message de détresse (**mayday roger / mayday roger**) ;
- b) prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant le pilote de l'aéronef en détresse en cas de transfert ;
- c) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis, le cas échéant :
 - à l'organisme de la circulation aérienne intéressé ;
 - à l'exploitant d'aéronef, dans la mesure du possible.
- d) demande, s'il y a lieu, aux autres stations aéronautiques de ne pas transférer, sauf nécessité absolue, de trafic sur la fréquence utilisée pour la communication de détresse.

9.3.4. Imposition du silence

Le pilote de l'aéronef en détresse ou la station qui dirige le trafic de détresse peut imposer le silence, soit à toutes les stations, soit à une station qui brouille le trafic de détresse.

Le signal qui est alors employé est **arrêtez toutes transmissions - mayday / stop transmitting - mayday**.

9.3.5. Mesures prises par les autres stations

Les communications de détresse ont une priorité absolue sur toutes les autres communications.

Les stations qui en ont connaissance s'abstiennent d'émettre sur la fréquence utilisée sauf si :

- a) l'état de détresse est annulé ou les communications de détresse ont cessé ;
- b) tout le trafic de détresse a été transféré sur d'autres fréquences ;
- c) la station qui dirige les communications en donne l'autorisation ;
- d) elles prêtent elles-mêmes assistance.

Toute station qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut pas elle-même porter secours à l'aéronef en détresse continue néanmoins d'écouter les communications jusqu'à ce qu'elle ait la certitude qu'un secours est assuré.

9.3.6. Cessation des communications de détresse et du silence

Lorsque la phase de détresse prend fin, le pilote transmet un message de fin de détresse.



Lorsque la station qui a dirigé le trafic de détresse constate la fin de l'état de détresse, elle prend immédiatement les dispositions nécessaires pour que soient avisés tout organisme et exploitant concernés par l'état de détresse.

La station qui dirige le trafic de détresse met fin aux communications de détresse et au silence par la transmission d'un message comprenant l'expression **trafic de détresse terminé / distress traffic terminated**.

9.4. Communications d'urgence

9.4.1. Message d'urgence

Un message d'urgence est émis sur la fréquence en cours d'utilisation. Il comprend :

- a) le signal radiotéléphonique d'urgence **pan pan / pan pan** répété de préférence trois fois lors de la première communication d'urgence ;
- b) puis, si possible dans l'ordre :
 - 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé ;
 - 2) l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - 3) la nature du cas d'urgence ;
 - 4) la position, le niveau et le cap ;
 - 5) les intentions du commandant de bord ;
 - 6) tous autres renseignements utiles.

9.4.2. Station à laquelle est adressé le message d'urgence

La station aéronautique à laquelle s'adresse un pilote qui rend compte d'un cas d'urgence (ou la première station aéronautique ou le premier pilote qui reçoit le message d'urgence) :

- a) accuse immédiatement réception du message d'urgence (**pan pan roger / pan pan roger**) ;
- b) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis le cas échéant :
 - à l'organisme de la circulation aérienne intéressé ;
 - à l'exploitant d'aéronef intéressé, dans la mesure du possible.
- c) assure au besoin la direction des communications.

9.4.3. Mesures prises par les autres stations

Les communications d'urgence ont priorité sur toutes les autres communications, à l'exception des communications de détresse. Toutes les stations prennent soin de ne pas brouiller la transmission des messages d'urgence.

9.5. Communications d'urgence relatives au transport sanitaire

Les dispositions ci-dessous s'appliquent aux pilotes effectuant un transport sanitaire protégé conformément aux conventions de Genève du 12 août 1949.



9.5.1. Pilote effectuant un transport sanitaire

Un message annonçant un transport sanitaire comprend :

- a) Le signal radiotéléphonique d'urgence **pan pan médical / pan pan medical** répété de préférence trois fois ;
- b) puis, dans l'ordre :
 - 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé ;
 - 2) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification des transports sanitaires ;
 - 3) la position des transports sanitaires ;
 - 4) les nombre et type de transport sanitaire ;
 - 5) la durée estimée du déplacement ou heures estimées de départ et d'arrivée, selon le cas ;
 - 6) tout autre renseignement tel que le niveau de vol, les fréquences veillées, les langues utilisées, les modes et codes transpondeur de bord radar secondaire.

9.5.2. Station à laquelle est adressé le message d'urgence transport sanitaire

Les dispositions du paragraphe 9.4.2. s'appliquent.

9.5.3. Mesures prises par les autres stations

Les dispositions du paragraphe 9.4.3. s'appliquent.



CHAPITRE 10. INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS

10.1. Sens Air-Sol

10.1.1. Tentative d'établissement d'une communication

Lorsqu'un pilote ne réussit pas à établir une communication avec un contrôleur :

- bb. il vérifie le fonctionnement correct des instruments de radiocommunication embarqués ;
- cc. il revient sur la fréquence précédente, en justifiant son retour sur cette fréquence ;
- dd. à défaut, il s'efforce d'établir une communication sur une autre fréquence appropriée à la route suivie en justifiant son appel.

Si ces tentatives restent vaines, il s'efforce d'établir une communication avec d'autres pilotes ou d'autres stations aéronautiques en demandant la retransmission de ses messages.

10.1.2. Transmission sans accusé de réception attendu

Si aucune communication ne peut être établie ou rétablie, le pilote transmet son message deux fois sur le ou les canaux désignés en le faisant précéder de l'expression **transmission en l'air / transmitting blind** et, au besoin, y insère l'adresse ou les adresses du ou des destinataires.

10.2. Sens Sol – Air

10.2.1. Tentative d'établissement d'une communication

Lorsqu'un contrôleur ne parvient pas à établir une communication avec un pilote sur la fréquence sur laquelle le pilote est supposé être à l'écoute, il demande aux autres contrôleurs et/ou aux autres pilotes de tenter d'établir une communication avec ce pilote. L'éventuelle demande de retransmission de message à l'attention de ce pilote est indiquée par l'utilisation de l'expression **relayez / relay**.

10.2.2. Transmission sans accusé de réception attendu

Si aucune communication ne peut être établie, un contrôleur transmet, sur la fréquence sur laquelle un pilote est supposé être à l'écoute, sans en attendre d'accusé de réception, les messages destinés à ce pilote.

Sur demande expresse, la retransmission d'une clairance peut être effectuée par un autre contrôleur.

10.2.3. Utilisation d'un équipement radar

Si un contrôleur estime qu'un pilote, en panne radio, peut le recevoir, il peut utiliser le radar, aux fins de vérification de la bonne réception des clairances émises :

- a) en demandant une altération de cap ;
- b) en demandant l'activation de l'impulsion spéciale d'identification du transpondeur de bord.



CHAPITRE 11. ESSAIS

11.1. Signaux d'essai ou de réglage pour les aéronefs

Lorsqu'une station d'aéronef émet des signaux d'essai ou de réglage susceptibles de brouiller le travail d'une station aéronautique, l'accord préalable du contrôleur est obtenu. Ces émissions sont écourtées au maximum.

11.1.1. Emissions d'essai

Un message d'essai radio est composé comme suit :

- a) identification de la station appelée ;
- b) indicatif d'appel de l'aéronef ;
- c) expression **essai radio / radio check** ;
- d) fréquence utilisée.

11.1.2. Réponses aux émissions d'essai

Un message de réponse à un message d'essai radio est composé comme suit :

- a) indicatif d'appel de l'aéronef ;
- b) indicatif de la station aéronautique ;
- c) lisibilité du message d'essai.

11.1.3. Echelle de lisibilité

L'échelle de lisibilité suivante est utilisée :

- 1. illisible ;
- 2. lisible par instant ;
- 3. difficilement lisible ;
- 4. lisible ;
- 5. parfaitement lisible.

11.2. Signaux d'essai ou de réglage pour les stations sol

Lorsqu'une station aéronautique émet des signaux d'essai ou de réglage, ces signaux ne durent pas plus de 10 secondes. Ils sont constitués par la transmission de chiffres (un, deux, trois, etc.) suivis de l'indicatif d'appel de la station qui émet pour essai. Ces émissions sont écourtées au maximum.