

CHAPITRE 4. SERVICE FIXE AÉRONAUTIQUE (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 et/ou point à multipoint) du service international 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 (ATS);
- e) communications inter centres (ICC).

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

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.

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.

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.

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.



Les applications ATSMHS et ICC du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) permettent la transition des utilisateurs et des systèmes RSFTA et CIDIN actuels 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

Chiffre : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Autres signes : - (trait d'union)
? (Point d'interrogation)
: (Deux points)
((Ouverture de parenthèse)
) (Fermeture de parenthèse)
. (Point)
, (virgule)
' (Apostrophe)
= (signe égal)
/ (Barre de fraction)
+ (signe plus)

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



4.1.2.2 Pour l'échange de messages sur les circuits téléimprimeurs, les signaux suivants de l'Alphabet télégraphique international n° 2 (ITA-2) sont autorisés:

| | |
|---------------------|---|
| signaux N°s 1 à 3 | —dans le registre des lettres et dans celui des chiffres; |
| signal N° 4 | —dans le registre des lettres seulement; |
| signal N° 5 | —dans le registre des lettres et dans celui des chiffres; |
| signaux N°s 6 2 8 | —dans le registre des lettres seulement; |
| signal N° 9 | —dans le registre des lettres et dans celui des chiffres; |
| signal N° 10 | —dans le registre des lettres seulement; |
| signaux N°s 11 à 31 | —dans le registre des lettres et dans celui des chiffres. |

On entend par "registre des lettres" et "registre des chiffres", la position dans laquelle se trouvait le clavier de l'équipement associé à la voie avant la réception du signal.

Il y a lieu, lorsque l'on utilise l'un quelconque des signaux ci-dessus, de tenir compte entre autres des dispositions de 4.4.5.3.

Les dispositions de 4.1.2.2 ci-dessus n'empêchent pas l'emploi:

- a) des signaux n°s 6, 7 et 8 dans le registre des chiffres, par accord bilatéral entre des Etats qui possèdent des stations de télécommunications reliées directement entre elles;
- b) du signal n°10 dans le registre des chiffres comme alarme de priorité ;
- c) du signal n°4 dans le registre des chiffres uniquement à des fins opérationnelles et non le corps d'un message.

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 0/10, 0/11 — dans la séquence fin de message 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

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



- caractères des positions 5/0 à 5 / 10
- caractère de la position 7 / 15

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

4.1.2.5 Les messages utilisant l'Alphabet ITA-2 ne comporte :

- 1) aucune séquence ininterrompue des signaux nos 26, 3, 26 et 3 (registre des lettres et registre des chiffres) dans l'ordre, autre que celle de l'entête prescrite en 4.4.2.1.1 ;
- 2) aucune séquence ininterrompue de quatre signaux n° 14 (registre des lettres et registre des chiffres) autre que celle de la fin prescrite en 4.4.6.1.

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

- 1) aucun caractère de la position 0/1 (SOH) autre que celui qui apparaît dans l'entête comme il est prescrit en 4.4.15.1.1 a);
- 2) aucun caractère 012 (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 013 (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 est rédigé en clair ou encodé et abrégé, conformément aux dispositions de 3.7. L'expéditeur évite d'utiliser des indications en clair toutes les fois qu'il est possible de réduire la longueur du texte par des codes et des abréviations appropriés. Les mots et expressions qui ne sont pas essentiels, tels que les formules de politesse, ne sont pas 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. 4.4.5.3 et 4.4.15.3.6), la séquence [≡] est écrite à chacun de ces emplacements.

4.2 Circuits de communications vocales directes ATS

Les dispositions relatives aux communications vocales directes ATS figurent dans la réglementation relative au service de la circulation aérienne

4.3 Voies d'échange de renseignements météorologique 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 sont compatibles avec les procédures du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA).

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 réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques sans nuire au fonctionnement de ce réseau et inversement.

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 sont acheminés par le réseau du service fixe des télécommunications

- 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).

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



Cette catégorie comprend 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 comprend 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 *la réglementation relative aux services de la circulation aérienne* ;
- 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**, 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;
- b) messages relatifs à des modifications des horaires;
- c) messages relatifs à l'entretien des d'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;

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



- 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) les messages concernant des NOTAM ;
- b) Sans objet.

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 prennent 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 comprend 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 sont établis sous la forme prescrite en 4.4.2 ou 4.4.15. En appliquant les dispositions de 4.4.3.1.2 ou 4.4.15.2.1.3 aux messages de service adressés à une station fixe aéronautique identifiée seulement par un indicateur d'emplacement, on fait suivre immédiatement cet indicateur d'emplacement de l'indicatif OACI à trois lettres YFY puis d'une huitième lettre appropriée.

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



4.4.1.1.9.2 Les messages de service reçoivent l'indicateur de priorité approprié.

4.4.1.1.9.2.1 Si un message de service se rapporte à un message déjà transmis, son indicateur de priorité soit 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 sont adressés à tous les destinataires qui auront reçu la transmission incorrecte.

4.4.1.1.9.4 La réponse à un message de service est adressée à la station qui a rédigé le message de service initial.

4.4.1.1.9.5 Le texte de tous les messages de service soit aussi concis que possible.

4.4.1.1.9.6 Un message de service autre qu'un accusé de réception de message SS est identifié en outre par l'abréviation SVC placée en tête du texte.

4.4.1.1.9.7 Dans un message de service se rapportant à un message déjà transmis, ce dernier est indiqué au moyen de l'identification de transmission appropriée [cf. 4.4.2.1.1 b) et 4.4.15.1.1 b)] ou du moment de dépôt et de l'indicateur d'origine (cf. 4.4.4 et 4.4.15.2.2) identifiant le message en question.

4.4.1.2 Ordre de priorité des messages

4.4.1.2.1 L'ordre de priorité pour la transmission des messages sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques est le suivant:

| Priorité de transmission | Indicateur de priorité |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 1 | SS |
| 2 | DD FF |
| 3 | GG KK |

4.4.1.2.2 Les messages ayant le même indicateur de priorité doit être transmis dans l'ordre de leur réception.

4.4.1.3 Acheminement des messages

4.4.1.3.1 Toutes les communications sont acheminées par la voie la plus rapide vers leur destinataire.

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



4.4.1.3.2 Un acheminement de déroutement est déterminé à l'avance, si besoin est, en vue de l'écoulement rapide du trafic de communications. Chaque centre de communications dispose des listes d'acheminement de déroutement appropriées, établies après accord avec les administrations exploitant les centres de communications intéressés, et les utilise selon les besoins.

4.4.1.3.2.1 Il faut mettre en vigueur un acheminement de déroutement:

- 1) dans un centre de communications entièrement automatique:
 - a) dès la détection d'une panne de circuit lorsque le trafic dérouté doit traverser un centre de communications entièrement automatique;
 - b) moins de dix minutes après la détection d'une panne de circuit lorsque le trafic dérouté doit traverser un centre de communications qui n'est pas entièrement automatique;
- 2) dans un centre de communications qui n'est pas entièrement automatique, moins de dix minutes après la détection d'une panne de circuit.

Ce déroutement doit faire l'objet d'une notification par message de service en l'absence d'accords préalables bilatéraux ou multilatéraux.

4.4.1.3.3 Aussitôt qu'il apparaît 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 est 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.

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

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



4.4.1.4.1 Continuité du trafic. La station réceptrice vérifie 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 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 adresse à la station précédente un message de service complet (cf. 4.4.1.1.9) rejetant tout message qui aurait été transmis sous ces numéros. Le texte de ce message de service comprend le signal QTA, le signal conventionnel MIS suivi des identifications de transmission manquantes (cf. 4.4.2.1.1.3 et

4.4.15.1.1.4) et du signal de fin de texte (cf. 4.4.5.6 et 4.4.15.3.12).

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→ABC↑123↓<≡

2) Lorsqu'il manque plusieurs numéros de voie:

SVC→QTA→MIS→ABC↑123-126↓<≡

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 se charge de nouveau d'acheminer les messages qu'elle a transmis précédemment avec l'identification de transmission en question; elle transmet ces messages avec une nouvelle identification de transmission (respectant la séquence). La station réceptrice établit 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 avise 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.



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

SVC→LR→ABC↑123→↓EXP→ABC↑135↓<≡

4.4.1.4.1.2.1 En cas d'application des dispositions de 4.4.1.4.1.2, la station qui reçoit le message hors séquence établit le synchronisme de telle manière que le numéro de voie suivant attendu soit le dernier numéro de voie reçu plus un. La station précédente vérifie ses numéros de voie à la sortie et, s'il y a lieu, rectifie la séquence.

4.4.1.4.2 Messages mal acheminés

Un message est considéré comme étant mal acheminé s'il ne contient explicitement aucune instruction de retransmission à laquelle la station réceptrice peut se conformer.

4.4.1.4.2.1 Lorsque la station réceptrice détecte qu'un message lui a été adressé par erreur, elle prend l'une des mesures ci-après:

- 1) ou bien elle adresse un message de service (cf. 4.4.1.1.9) à la station précédente rejetant le message mal acheminé;
- 2) ou bien elle se charge elle-même de transmettre le message à tous les indicateurs de destinataire.

La procédure indiquée en 1) ci-dessus est préférable pour les stations de retransmission à coupure de bande ou les stations de retransmission semi-automatique à bande continue. La procédure prévue en 2) peut être jugée préférable aux stations de retransmission entièrement automatique ou semi-automatique sans bande continue.

4.4.1.4.2.2 En cas d'application des dispositions de 4.4.1.4.2.1 1), le texte du message de service comprend l'abréviation SVC, le signal QTA, le signal conventionnel MSR suivi de l'identification de transmission (cf. 4.4.2.1.1.3 et 4.4.15.1.1.4) du message mal acheminé et le signal de fin de texte (cf.4.4.5.6 et 4.4.15.3.12).

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

SVC → QTA→MSR→ABC↑123↓<≡

4.4.1.4.2.3 Si, après application des dispositions de 4.4.1.4.2.2, une station émettrice est informée, par un message de service, du fait que son message a été mal acheminé, cette station se charge d'acheminer de nouveau le message en le transmettant, comme il convient, sur la ou les voies de sortie correctes.

4.4.1.4.3 Lorsqu'un circuit est interrompu et qu'il existe une voie de déroutement, les derniers numéros de voie émis et reçus sont échangés entre les stations intéressées. Ces



échanges sont effectués sous la forme de messages de services complets (cf. 4.4.1.1.9), le texte comprenant l'abréviation SVC, les signaux conventionnels LR et LS suivis des identifications de transmission des messages en question et le signal de fin de texte (cf. 4.4.5.6 et 4.4.15.3.12).

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

SVC→LR→ABC↑123↓→LS→BAC↑321↓<≡

4.4.1.5 Interruption des circuits

4.4.1.5.1 En cas d'interruption des communications sur un circuit du service fixe, la station intéressée s'efforce de rétablir le contact le plus tôt possible.

4.4.1.5.2 Si l'on ne peut rétablir le contact sur le circuit normal du service fixe dans des délais acceptables, on peut utiliser un autre circuit. Si cela est possible, on 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, il est permis d'utiliser, uniquement à titre exceptionnel et temporaire, 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 Si une liaison radio est interrompue à cause de l'évanouissement des signaux ou de mauvaises conditions de propagation, une veille est maintenue sur la fréquence du service fixe normalement utilisée. Afin de rétablir le contact sur cette fréquence le plus tôt possible, on transmet:

- a) le signal conventionnel DE
- b) l'identification de la station émettrice, transmise trois fois ;
- c) le signal d'alignement [<≡] ,
- d) une série ininterrompue de RY sur trois lignes,
- e) le signal d'alignement [<≡] ,
- f) le signal de fin de message (NNNN)

La séquence précitée est répétée selon les besoins.

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



4.4.1.5.3 Lorsque le trafic dérivé n'est pas accepté automatiquement ou lorsqu'un déroutement prédéterminé n'a pas été convenu, un acheminement de déroutement temporaire est établi par échange de message de service dont le texte de ces messages de SVC est 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.

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) refuser un déroutement :

SVC→QSP→NO→C→K→BG→BI↓<≡

- d) annuler un déroutement :

SVC→QSP→CNL→C→K→BG→BI↓<≡

4.4.1.6 Conservation de registre de messages RSFTA pour de longues périodes

4.4.1.6.1 Des copies de tous les messages, au complet, transmis par une station d'origine du RSFTA sont conservés pendant une période d'au moins trente (30) jours.

La station d'origine du RSFTA, bien qu'il lui incombe de veiller à ce que le trafic RSFTA soit enregistré, n'est pas nécessairement l'organisme où les enregistrements sont faits et

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



conservés. L'Autorité d'aviation civile peut, par accord local, autoriser les expéditeurs à remplir ces fonctions.

4.4.1.6.2 Les stations de destination du RSFTA conservent pendant une période d'au moins trente (30) jours, un registre contenant les renseignements nécessaires à l'identification de tous les messages reçus et des identifications sur les mesures prises à leur sujet.

Les renseignements pour l'identification des messages mentionnés en 4.4.1.6.2 peuvent être obtenus en enregistrant les parties en-tête, adresse et origine de ces derniers.

4.4.1.6.3 Les centres de communications du RSFTA conservent, pendant une période d'au moins trente jours, un registre contenant les renseignements nécessaires à l'identification de tous les messages passés en relais ou retransmis et des indications sur les mesures prises à leur sujet.

Les renseignements pour l'identification des messages mentionnés en 4.4.1.6.3 peuvent être obtenus en enregistrant les parties en-tête, adresse et origine de ces derniers.

Les dispositions relatives à la conservation de registres de messages RSFTA pour de courtes périodes dans les centres de communications du RSFTA font l'objet de 4.4.1.7.

4.4.1.7 Conservation de registres de messages RSFTA pour de courtes périodes

4.4.1.7.1 Sauf dans les cas prévus en 4.4.1.7.2, les centres de communications du RSFTA conservent pendant une période d'au moins une heure une copie de tous les messages, au complet, qu'ils ont retransmis ou passés en relais.

4.4.1.7.2 Dans les cas où il est accusé réception entre centres de communications du RSFTA, un centre de retransmission est dégagé de toute autre responsabilité de retransmission ou de répétition d'un message pour lequel il a effectivement reçu un accusé de réception et il peut l'éliminer de son registre.

Les dispositions relatives à la conservation de registres de messages RSFTA pour de longues périodes dans les centres de communications du RSFTA font l'objet de 4.4.1.6.

4.4.1.8 Procédures d'essai sur les voies RSFTA

4.4.1.8.1 Les messages d'essai transmis sur les voies RSFTA aux fins d'essai et de réparation des lignes comprennent :

- 1) le signal de début de message;

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



- 2) le signal conventionnel QJH;
- 3) l'indicateur d'origine;
- 4) trois lignes d'impression sur page de la séquence de caractères RY en ITA-2 ou U (5 / 5) *(2/10) en IA-5;
- 5) le signal de fin de message.

4.4.2 Format de messages - Alphabet télégraphique international n° 2 (ITA -2)

Tous les messages, autres que ceux qui sont prescrits en 4.4.1.8 et 4.4.9.3, comprennent les éléments spécifiés en 4.4.2.1 à 4.4.6.1.

Le format de message ITA-2 est décrit à la Figure 4-1.

Dans les spécifications qui suivent, relatives à la forme des messages, les symboles ci-après sont utilisés pour indiquer les fonctions de certains signaux de l'Alphabet télégraphique international n° 2 (cf. RTA 10, Volume III, 1re Partie, 8.2.1 et Tableau 8-1):

| Symbole | Signification |
|---------|------------------------------------|
| < | RETOUR DE CHARIOT (signal n° 27) |
| ≡ | CHANGEMENT DE LIGNE (signal n° 28) |
| ↓ | Signal LETTRES (signal n° 29) |
| ↑ | Signal CHIFFRES (signal n° 30) |
| → | Signal ESPACE (signal n° 31) |

4.4.2.1 En-tête

4.4.2.1.1 L'en-tête comprendra :

- a) le signal de début de message, le groupe ZCZC;
- b) l'identification de transmission, comprenant:
 - 1) l'identification de circuit;
 - 2) le numéro de voie;
- c) des renseignements complémentaires de service (si nécessaire), comprenant:

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



- 1) un ESPACE;
- 2) dix caractères au maximum;
- d) le signal espace.

4.4.2.1.1.1 L'identification de circuit est constituée par trois lettres choisies et assignées par la station de transmission; la première lettre identifie l'extrémité transmission, la deuxième l'extrémité réception et la troisième la voie. Lorsqu'il n'existe qu'une seule voie entre les stations de transmission et de réception, la lettre A est assignée à cette voie. Lorsqu'il existe plusieurs voies entre les stations de transmission et de réception, ces voies sont identifiées respectivement par les lettres A, B, C, etc.

4.4.2.1.1.2 Des numéros de voie, composés de trois chiffres, sont assignés par les stations de télécommunications, consécutivement de 001 à 000 (000 représentant 1 000), à chaque message transmis directement d'une station à une autre. Une série distincte est assignée pour chaque voie et une nouvelle série est commencée chaque jour à 0000 heure.

4.4.2.1.1.2.1 L'utilisation du numéro de voie à quatre chiffres, pour éviter toute répétition des mêmes numéros dans chaque période de 24 heures, est permise sous réserve d'accord entre les autorités chargées de l'exploitation du circuit.

4.4.2.1.1.3 L'identification de transmission est composée des éléments suivants, transmis dans l'ordre sur le circuit :

- a) signal ESPACE [→] ;
- b) lettre de la station transmettrice ;
- c) lettre de la station réceptrice ;
- d) lettre d'identification de la voie ;
- e) signal CHIFFRES [↑] ;
- f) numéro de voie (3 chiffres).

4.4.2.1.2 Sur les circuits téléimprimeurs, le signal d'espacement, constitué par cinq signaux ESPACE [→→→→→] suivis d'un signal LETTRES [↓], sera transmis immédiatement après l'identification de transmission prescrite en 4.4.2.1.1.3.

Note. — Voici des exemples d'application des dispositions relatives à l'identification de transmission [cf.4.4.2.1.1 b) et 4.4.2.1.1.3].



→GLB↑039→→→→→↓

GLB039

(Indique qu'il s'agit du 39^e message de la journée transmis sur la voie B du circuit reliant la station G à la station L.)

4.4.2.1.3 L'insertion de renseignements facultatifs de service après l'identification de transmission est autorisée, sous réserve d'accord entre les autorités chargées de l'exploitation du circuit. Ces renseignements complémentaires de service sont précédés d'un signal ESPACE suivi de dix caractères au plus et ne comprennent aucun signal d'alignement.

4.4.2.1.4 Pour éviter toute interprétation erronée de l'indicateur de déroutement, en particulier dans l'éventualité d'une mutilation de l'en-tête, la séquence de deux signaux n° 22 consécutifs (dans le registre lettres ou dans le registre chiffres) ne figure dans aucun autre élément de l'en-tête.



| Partie du message | Section de la partie | Élément de la section | Signal téléimprimeur |
|--------------------------|--|---|----------------------------------|
| EN-TÊTE (cf. 4.4.2.1) | Signal de début de message | — | ZCZC |
| | Identification de transmission | { a) Un signal ESPACE b) Lettre de la station transmettrice c) Lettre de la station réceptrice d) Lettre d'identification de la voie e) Un signal CHIFFRES f) Numéro de voie (3 chiffres) } | (Exemple: NRA062) →...↑... |
| | (S'il y a lieu) Indication de service supplémentaire | { a) Un signal ESPACE b) Dix caractères au plus } | (Exemple: 270930) |
| | Signal d'espacement | { Cinq signaux ESPACE Un signal LETTRES } | →→→→→↓ |
| ADRESSE (cf. 4.4.3) | Signal d'alignement | Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE | ←≡ |
| | Indicateur de priorité | Le groupe de 2 lettres correspondant | .. |
| | Indicateur(s) de destinataire | Un signal ESPACE } en séquence ininterrompue Un groupe de 8 lettres } pour chaque destinataire (Exemple: →EGLLRZX→EGLLYKX→EGLLACAM) | |
| | Signal(signaux) d'alignement | Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE | ←≡ |
| ORIGINE (cf. 4.4.4) | Moment du dépôt | Un signal CHIFFRES Le groupe date-heure de 6 chiffres précisant le moment auquel le message a été déposé Un signal LETTRES | ↑.....↓ |
| | Indicateur d'origine | Un signal ESPACE Le groupe de 8 lettres identifiant l'expéditeur du message | →..... |
| | Alarme de priorité (utilisée, sur les circuits téléimprimeurs, uniquement pour les messages de détresse) | Un signal CHIFFRES Cinq signaux n° 10 de l'Alphabet télégraphique n° 2 Un signal LETTRES | ↑ Signal (signaux) ↓ d'attention |
| | Signal d'alignement | Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE | ←≡ |
| TEXTE (cf. 4.4.5) | Début du texte | Identification précise du ou des destinataires (s'il y a lieu), chacune étant suivie d'un RETOUR DE CHARIOT et d'un CHANGEMENT DE LIGNE (s'il y a lieu) Le mot anglais FROM (s'il y a lieu) (cf. 4.4.5.2.3) Identification précise de l'expéditeur (s'il y a lieu) Le mot anglais STOP suivi d'un RETOUR DE CHARIOT et d'un CHANGEMENT DE LIGNE (s'il y a lieu) (cf. 4.4.5.2.3); et/ou Référence de l'expéditeur (le cas échéant) | |
| | Texte du message | Texte du message avec un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE à la fin de chaque ligne de texte imprimée, sauf la dernière (cf. 4.4.5.3) | |
| | Confirmation (s'il y a lieu) | a) Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE b) L'abréviation CFM suivie de la partie du texte confirmée | |
| | Correction (s'il y a lieu) | a) Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE b) L'abréviation COR suivie de la rectification d'une erreur commise dans le texte qui précède | |
| | Signal de fin de texte | a) Un signal LETTRES b) Un RETOUR DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE | ↓←≡ |
| | Séquence de dévidement de page | Sept CHANGEMENTS DE LIGNE | ≡≡≡≡≡≡≡ |
| | Signal de fin de message | Quatre lettres N (signal n° 14) | NNNN |
| FIN (cf. 4.4.6) | Signal de séparation de message (utilisé uniquement pour les messages transmis à une station à coupure de bande) | Douze signaux LETTRES | ↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓ |

PARTIE PERMANENTE DU MESSAGE

Des signaux LETTRES supplémentaires apparaîtront ici lorsqu'un accord aura été conclu en vue de la transmission de séquences de dévidement de bande sur le circuit d'arrivée (cf. 4.4.7).

Légende: ↑ signal CHIFFRES (signal n° 30) ≡ CHANGEMENT DE LIGNE (signal n° 28) ↓ signal LETTRES (signal n° 29)
→ signal ESPACE (signal n° 31) < RETOUR DE CHARIOT (signal n° 27)

Figure 4-1. Format de message ITA-2

(Le tableau ci-dessus indique la forme de message prescrite pour les téléimprimeurs en 4.4.2 à 4.4.9.1.)

4.4.3 Adresse

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



4.4.3.1 L'adresse comprend les éléments suivants :

- a) signal d'alignement [\llcorner];
- b) indicateur de priorité;
- c) indicateur(s) de destinataire;
- d) signal d'alignement [\llcorner]

4.4.3.1.1 L'indicateur de priorité est constitué par un groupe de deux lettres, assigné par l'expéditeur conformément au tableau ci-après :

| <i>Catégorie de message</i> | <i>Indicateur de priorité</i> |
|---|-------------------------------|
| Messages de détresse (cf. 4.4.1.1.1)..... | SS |
| Messages d'urgence (cf. 4.4.1.1.2) | DD |
| Messages intéressant la sécurité des vols (cf. 4.4.1.1.3) | FF |
| Messages météorologiques (cf. 4.4.1.1.4) | GG |
| Messages intéressant la régularité des vols (cf. 4.4.1.1.5) | GG |
| Messages des services d'information aéronautique (cf. 4.4.1.1.6)..... | GG |
| Messages administratifs aéronautiques (cf. 4.4.1.1.7)..... | KK |
| Messages de service (cf. 4.4.1.1.9) (<i>approprié</i>) | |

4.4.3.1.2 L'indicateur de destinataire, qui est précédé immédiatement d'un signal ESPACE, sauf lorsqu'il s'agit du premier indicateur d'adresse de la deuxième ou de la troisième ligne d'adresses comprend :

- a) l'indicateur d'emplacement à quatre lettres du lieu de destination ;
- b) l'indicatif à trois lettres désignant l'organisme ou la fonction (Administration aéronautique, service aéronautique ou exploitant d'aéronefs) auquel le message est adressé ;



c) une lettre supplémentaire qui désigne un service, une division ou un processus au sein de l'organisme ou de la fonction auquel le message est adressé. La lettre X est utilisée pour terminer l'adresse si une identification explicite ne s'impose pas.

4.4.3.1.2.1 Lorsqu'un message doit être adressé à un organisme auquel il n'a pas été assigné d'indicatif OACI à trois lettres du type prescrit en 4.4.3.1.2, l'indicateur d'emplacement est immédiatement suivi de l'indicatif OACI à trois lettres YYY (ou de l'indicatif OACI à trois lettres YXY s'il s'agit d'un organe militaire). Le nom de l'organisme destinataire figure ensuite dans le premier élément du texte du message. La lettre occupant la huitième position à la suite de l'indicatif OACI à trois lettres YYY ou YXY est la lettre de remplissage X.

4.4.3.1.2.2 Lorsqu'un message doit être adressé à un aéronef en vol et que l'acheminement doit se faire en partie sur le RSFTA avant la retransmission par le service mobile aéronautique, l'indicateur d'emplacement de la station aéronautique chargée de retransmettre le message à l'aéronef est suivi immédiatement de l'indicatif OACI à trois lettres ZZZ. L'identification de l'aéronef est alors insérée dans le premier élément du texte du message. La lettre occupant la huitième position à la suite de l'indicatif OACI à trois lettres ZZZ est la lettre de remplissage X.

Voici des exemples d'application des procédures prescrites en 4.4.3.1.2.1 et 4.4.3.1.2.2:

1) Indicateurs de destinataire (quelques types possibles):

| | |
|-----------|---|
| LGATZTZX | Tour de contrôle d'aérodrome (ZTZ) à LGAT |
| LGATYMYF | Subdivision (F) du centre météorologique (YMY) à LGAT |
| LGATKLMN | Service (N) de l'exploitant d'aéronefs KLM (KLM) à LGAT |
| LGATYYYYX | Exploitant d'aéronefs dont le nom apparaît au début du texte du message et dont le bureau est desservi par LGAT |

LGATZZZX

La station aéronautique (LGAT) est chargée de retransmettre ce message par l'intermédiaire du service mobile aéronautique à l'aéronef identifié au début du texte du message.

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



2) Indicateur OACI à trois lettres YYY:

Exemple d'un message adressé à la compagnie «Penguin Airlines» à NCRG par le bureau PHNL du même exploitant d'aéronefs. L'en-tête et la fin du message ne figure pas dans cet exemple d'impression sur page:

(Adresse) GG NCRGYYYY

(Origine) 311521 PHNLYYYY (Texte)
AIR PENGUIN VOL 801 ANNULÉ

3) Indicateur OACI à trois lettres ZZZ:

Exemple de message adressé à l'aéronef GABCD par le centre de contrôle régional de NZZC, via la station aéronautique NZAA. L'en-tête et la fin du message ne figure pas dans cet exemple d'impression sur page:

(Adresse) FF NZAAZZZX

(Origine) 031451 NZZCZQZX

(Texte) GABCD CLR DES 5000FT HK NDB

4.4.3.1.2.3 L'adresse complète ne prend pas plus de trois lignes de l'imprimeur sur page et un indicateur de destinataire distinct est utilisé pour chaque destinataire, que ceux-ci doivent être situés au même emplacement ou il des emplacements différents.

4.4.3.1.2.3.1 Lorsqu'un message sur page est déposé avec un plus grand nombre d'indicateurs de destinataire que ne peuvent contenir trois lignes d'impression sur page, ce message est converti avant la transmission, en deux messages ou plus, dont chacun remplit les conditions prescrites en 4.4.3.1.2.3. Dans ce cas, les indicateurs de destinataire sont, autant que possible, groupés de manière à entraîner le moins de transmissions possible aux centres de communications suivants.

4.4.3.1.2.3.2 Sur les circuits téléimprimeurs, chaque ligne d'indicateurs de destinataire de l'adresse d'un message est immédiatement suivie du signal d'alignement [

4.4.4 Origine

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



L'origine comprend:

- a) le moment du dépôt;
- b) l'indicateur d'origine;
- c) l'alarme de priorité (s'il y a lieu);
- d) le champ en-tête facultatif ;
- e) le signal d'alignement [\leq].

4.4.4.1 Le moment du dépôt comprend le groupe date heure de six chiffres indiquant la date et l'heure du dépôt du message en vue de la transmission (cf. 3.4.2); pour les téléimprimeurs, le moment du dépôt est suivi d'un signal LETI'RES [↓].

4.4.4.2 L'indicateur d'origine, qui est précédé immédiatement d'un signal ESPACE, comprend:

- a) l'indicateur d'emplacement à quatre lettres du lieu d'origine du message;
- b) l'indicatif à trois lettres désignant l'organisme ou la fonction (administration aéronautique, service aéronautique ou exploitant d'aéronefs) de l'expéditeur;
- c) une lettre supplémentaire qui désigne un service, une division ou un processus au sein de l'organisme ou de la fonction qui a expédié le message. La lettre X est utilisée pour terminer l'adresse si une identification explicite ne s'impose pas.

4.4.4.2.1 Lorsqu'un message est expédié par un organisme auquel il n'a pas été assigné d'indicatif OACI à trois lettres du type prescrit en 4.4.4.2 b), L'indicateur d'emplacement du lieu du message est suivi immédiatement 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) figure ensuite dans le premier élément du texte du message.

4.4.4.2.2 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 comprend l'indicateur d'emplacement de la station aéronautique chargée de retransmettre le message RSFTA, suivi immédiatement de l'indicatif OACI à trois lettres ZZZ suivi de la lettre de remplissage X. L'identification de l'aéronef est alors insérée dans le premier élément du texte du message.



4.4.4.2.3 Il est attribué aux messages retransmis sur le RSFTA qui proviennent d'autres réseaux un indicateur d'origine RSFTA valide dont l'utilisation a été convenue pour la fonction relais ou passerelle reliant le RSFTA et le réseau extérieur

Voici un exemple d'application de la procédure prescrite en 4.4.4.2.2. Il s'agit d'un message émanant de l'aéronef KLM153, adressé au centre de contrôle régional situé à CZEG et devant être acheminé par la station aéronautique CYCB. L'en-tête et la fin du message ne figurent pas dans cet exemple d'impression sur page:

(Adresse) FF CZEGZRZX

(Origine) 031821 CYCBZZX

(Texte) KLM153 [suite du texte tel qu'il a été reçu de l'aéronef]

4.4.4.3 L'alarme de priorité n'est utilisée que pour les messages de détresse. Lorsqu'elle est utilisée, elle est composée des éléments ci-après, dans l'ordre:

- a) un signal CHIFFRES [↑];
- b) CINQ transmissions du signal n° 10 (registre des chiffres);
- c) un signal LETTRES [↓].

Le signal n° 10 (registre des chiffres) de l'Alphabet télégraphique international n°2 correspond généralement à la lettre J (registre des chiffres) sur l'équipement téléimprimeur en usage sur les circuits du service fixe aéronautique.

L'alarme de priorité déclenchera un signal acoustique (attention) à la station de téléimprimeur réceptrice, sauf si c'est une station entièrement automatique où peut se déclencher une alarme analogue à l'arrivée de l'indicateur de priorité SS. Le personnel de surveillance des centres de retransmission et les opérateurs des stations tributaires sont ainsi alertés pour qu'une attention immédiate puisse être accordée au message.

4.4.4.4 L'insertion de données facultatives dans la ligne origine est autorisée pourvu qu'il n'y ait pas plus de 69 caractères au total et sous réserve d'accord entre les autorités intéressées. La présence du champ de données facultatives est indiquée par un caractère d'espace qui précède immédiatement les données facultatives.

4.4.4.4.1 Lorsque des renseignements d'adresses complémentaires dans un message doivent être échangés entre les adresses d'origine et de destination, ces renseignements figurent dans le champ de données facultatives (ODF) selon le format spécifique ci-après :

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



- a) le chiffre 1 suivi du point (1.) pour indiquer le code de paramètre correspondant à la fonction d'adresse complémentaire;
- b) trois caractères de modification suivis du signe d'égalité (=) et de l'adresse OACI de 8 caractères assignée;
- c) le trait d'union (-) pour mettre fin au champ de paramètre d'adresse complémentaire.

4.4.4.4.1.1 Lorsque l'adresse utilisée pour des messages de service ou des demandes de renseignements est différente de l'indicateur d'origine, le modificateur SVC est employé.

4.4.4.5 La ligne origine se termine par un signal d'alignement [\leq].

4.4.5 Texte

4.4.5.1 Le texte du message est rédigé conformément aux dispositions de 4.1.2.

4.4.5.2 La référence de l'expéditeur, si une telle référence est utilisée, figure au début du texte, sauf dans les cas prévus en 4.4.5.2.1 et 4.4.5.2.2.

4.4.5.2.1 Lorsque le deuxième élément de l'indicateur de destinataire est constitué par les indicatifs OACI à trois lettres YXY, YYY ou ZZZ (cf. 4.4.3.1.2.1 et 4.4.3.1.2.2) et qu'il y a donc lieu d'identifier le destinataire du message dans le texte, ce groupe d'identification précède la référence de l'expéditeur (si une telle référence est utilisée) et constitue le premier élément du texte.

4.4.5.2.2 Lorsque le deuxième élément de l'indicateur d'origine est constitué par les indicatifs OACI à trois lettres YXY, YYY ou ZZZ (cf. 4.4.4.2.1 et 4.4.4.2.2) et qu'il y a donc lieu d'identifier dans le texte l'organisme (ou l'organe militaire) ou l'aéronef qui a expédié le message, ce groupe d'identification est inséré dans le premier élément du texte.

4.4.5.2.3 Lorsque les dispositions de 4.4.5.2.1 et 4.4.5.2.2 sont appliquées à des messages dans lesquels les indicatifs OACI à trois lettres YXY, YYY ou ZZZ sont employés pour désigner deux ou plusieurs organismes (ou organes militaires) différents, l'ordre des identifications complémentaires dans le texte est le même que celui de la série complète utilisée dans l'adresse et dans l'origine. Dans ce cas, chaque identification de destinataire est suivie immédiatement d'un signal d'alignement. Le nom de l'organisme (YXY, YYY ou ZZZ) qui expédie le message est alors précédé de FROM. Le



mot STOP suivi d'un signal d'alignement est inséré dans le texte à la suite de ces identifications et avant le reste du texte.

4.4.5.3 Un signal d'alignement [\llcorner] est transmis à la fin de chaque ligne imprimée du texte à l'exception de la dernière (cf. 4.4.5.6).

4.4.5.4 Lorsqu'on veut confirmer une partie du texte d'un message, sur un circuit téléimprimeur, la confirmation est séparée du dernier groupe du texte par un signal d'alignement [\llcorner] et est indiquée par l'abréviation CFM suivie de la partie confirmée.

4.4.5.5 Lorsqu'une erreur a été relevée dans le texte, sur un circuit téléimprimeur, la correction est séparée du dernier groupe du texte, ou le cas échéant, de la confirmation, par un signal d'alignement [\llcorner]. Ces signaux sont suivis de l'abréviation COR et de la correction.

4.4.5.5.1 Les stations effectuent toutes les corrections indiquées sur l'exemplaire imprimé sur page avant la distribution locale.

4.4.5.6 À la fin du texte, on transmet le signal de fin de texte ci-après : un signal LETTRES [↓], le signal d'alignement [\llcorner].

4.4.5.7 Le texte des messages introduits sur le réseau par la station d'origine du RSFTA ne comprend pas plus de 1 800 caractères.

Si l'on désire transmettre une communication dont le texte comprend plus de 1 800 caractères sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, les dispositions de 4.4.5.7 exigent que cette communication soit introduite par la station d'origine du RSFTA sous la forme de plusieurs messages distincts dont le texte ne comprenne pas plus de 1 800 caractères.

Il faut compter tous les caractères imprimant et non imprimant du message, du signal d'alignement qui précède le début du texte (mais à l'exclusion de ce signal) jusqu'au signal de fin de texte (mais à l'exclusion de ce signal).

4.4.6 Fin

4.4.6.1 La fin d'un message comprend:

- a) la séquence de dévidement de page, constituée par sept signaux CHANGEMENT DE LIGNE [=====];

Cette séquence assure, avec le signal CHANGEMENT DE LIGNE du signal d'alignement précédent, une séparation suffisante entre les messages imprimés sur page.

