

STATION APPELANT DOUALA TOUR (pause) RÉPÉTEZ VOTRE INDICATIF D'APPEL

STATION CALLING DOUALA TOWER SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

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

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

Tableau 5-2. Procédure d'appel radiotéléphonique

	Type a)	Type b)	Type c)
Indicatif de la station appelée	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Indicatif de la station appelante	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321**

\* Dans certains cas où l'appel est lancé par une station aéronautique, il peut être effectué par la transmission de signaux à fréquence acoustique codés.

\*\* Sauf en ce qui concerne les indicatifs téléphoniques et le type d'aéronef, chaque caractère de l'indicatif d'appel sera énoncé séparément. Le code d'épellation radiotéléphonique spécifié en 5.2.1.3 sera utilisé lorsque des lettres sont énoncées séparément. Les nombres seront énoncés conformément aux dispositions de 5.2.1.4.

Tableau 5-3. Procédure de réponse radiotéléphonique

	Type a)	Type b)	Type c)
Indicatif de la station appelée	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Indicatif de la station qui répond	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO

\* Sauf en ce qui concerne les indicatifs téléphoniques et le type d'aéronef, chaque caractère de l'indicatif d'appel sera énoncé séparément. Le code d'épellation radiotéléphonique spécifié en 5.2.1.3 sera utilisé lorsque des lettres sont énoncées séparément. Les nombres seront énoncés conformément aux dispositions de 5.2.1.4.

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

Voici des exemples d'application de cette procédure d'appel:

CLIPPER 123 — SABENA 901 — INTERPILOT — RECEVEZ-VOUS

ou

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



TOUT AÉRONEF À PROXIMITÉ DE 30 NORD 160 EST — JAPANAIR 401 — INTERPILOT —  
RÉPONDEZ

#### 5.2.1.7.3.3 Communications radiotéléphoniques ultérieures

5.2.1.7.3.3.1 L'indicatif d'appel radiotéléphonique abrégé spécifié en 5.2.1.7.2.2 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.

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

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

#### 5.2.1.7.3.4 Indication du canal d'émission

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

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

*Voici un exemple d'application de cette procédure: (PAA 325 appelant Kingston sur 8 871 kHz)*

KINGSTON CLIPPER TROIS DEUX CINQ — SUR HUIT HUIT

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

*Voici des exemples d'application de la procédure décrite en 5.2.1.7.3.4.3:*

Canal Énonciation

118,000 UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO

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



118,005	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO ZÉRO CINQ
118,010	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO UN ZÉRO
118,025	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO DEUX CINQ
118,050	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO CINQ ZÉRO
118,100	UN UN HUIT DÉCIMALE UN

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

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

Les exemples suivants montrent l'application de la procédure indiquée en 5.2.1.7.3.4.4 et les réglages correspondants du panneau de commande des équipements de radiocommunication utilisant des espacements de 25 kHz et de 8,33/25 kHz entre les canaux :

Canal	Énonciation	Réglage du panneau de commande de l'équipement de radiocommunication à :	
		25 kHz (5 chiffres)	8,33/ 25 kHz (6 chiffres)
118,000	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO	118,00	118,000
118,025	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO DEUX	118,02	118,025
118,050	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO CINQ	118,05	118,050
118,075	UN UN HUIT DÉCIMALE ZÉRO SEPT	118,07	118,075

Il faut être prudent dans l'indication des canaux d'émission pour les communications radiotéléphoniques VHF lorsque cinq chiffres du désignateur numérique sont utilisés dans un espace aérien où les aéronefs utilisent également un équipement capable d'un espacement de 8,33/25 kHz entre les canaux. Dans les installations embarquées employant un espacement de 8,33 kHz ou plus, il est possible de sélectionner six chiffres sur le panneau de commande des équipements de radiocommunication. Il faut donc s'assurer que les cinquième et sixième chiffres sont réglés pour les canaux à espacement de 25 kHz (voir la Note 1 ci-dessus).

5.2.1.8 Procédures d'essai

5.2.1.8.1 **PANS.** — Les émissions d'essai doivent avoir la teneur suivante:

- a) Identification de la station appelée;
- b) Identification de la station appelant;
- c) Les mots: "essai radio"..."radio check";
- d) La fréquence utilisée.

5.2.1.8.2 **PANS.** — La réponse à une émission d'essai doit avoir la teneur suivante:

- a) Identification de la station qui appelle
- b) Identification de la station qui répond;
- c) Renseignements sur la lisibilité de l'émission.

5.2.1.8.3 **PANS.** — L'émission d'essai et la réponse à cette émission doivent être enregistrées à la station aéronautique.

5.2.1.8.4 **PANS.** — Pour les émissions d'essai il convient d'employer l'échelle de lisibilité ci-après:

*Échelle de lisibilité*

- 1 *Illisible*
- 2 *Lisible par instants*

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



- 3 *Lisible, mais difficilement*
- 4 *Lisible*
- 5 *Parfaitement lisible*

#### 5.2.1.9 Échange de communications

5.2.1.9.1 Les communications sont concises et non équivoques et elles font appel dans la mesure du possible aux expressions conventionnelles normalisées.

5.2.1.9.1.1 Les procédures abrégées ne sont utilisées qu'une fois le premier contact établi et si aucune confusion ne risque de se produire.

5.2.1.9.2 Accusé de réception. L'opérateur à la réception s'assure que le message a été reçu correctement avant d'en accuser réception.

*Ne pas confondre l'accusé de réception avec l'accusé d'interception, qui est utilisé dans l'exploitation en réseau radiotéléphonique.*

5.2.1.9.2.1 Lorsqu'il est transmis par une station d'aéronef, l'accusé de réception d'un message comprend l'indicatif d'appel de cet aéronef.

5.2.1.9.2.2 **PANS.** — Une station d'aéronef doit accuser réception de messages importants du contrôle de la circulation aérienne ou de parties de ces messages par un collationnement suivi de son indicatif d'appel radio.

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

*Station:*

*MRT 231 DOUALA TOUR, Vent 280/12 kts, descendez niveau de vol un un zéro*

*Station:*

*MRT 231 DOUALA TOWER, Wind 280/12 kts, descend flight level one one zero.*

*Aéronef:*

*Je descends niveau de vol un un zéro, MRT 231  
Descending flight level one one zero, MRT 231*

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



5.2.1.9.2.3 Lorsqu'il est transmis par une station aéronautique, l'accusé de réception comprend:

- 1) s'il est adressé à une station d'aéronef: l'indicatif d'appel suivi, s'il y a lieu, de l'indicatif d'appel de la station aéronautique;
- 2) s'il est adressé à une autre station aéronautique: l'indicatif d'appel de la station aéronautique qui accuse réception.

5.2.1.9.2.3.1 **PANS.** — Une station aéronautique doit accuser réception des comptes rendus de position et autres messages de progression de vol qu'elle reçoit par un collationnement du message qu'elle doit faire suivre de son indicatif d'appel; toutefois, le collationnement peut être interrompu au besoin pour réduire l'encombrement sur la voie de communication.

5.2.1.9.2.4 **PANS.** — Aux fins de vérification, il est permis à la station réceptrice, à titre d'accusé de réception additionnel, de collationner le message. Dans ce cas, la station avec laquelle les renseignements sont collationnés accuse réception et confirme l'exactitude du collationnement en transmettant son indicatif d'appel.

5.2.1.9.2.5 **PANS.** — Si un message contient à la fois un compte rendu de position et d'autres renseignements (météorologiques, par exemple), la station au sol doit accuser réception des renseignements en transmettant, après le collationnement du compte rendu de position, une identification appropriée («MET REÇU», par exemple), sauf si les renseignements doivent être interceptés par d'autres stations du réseau.

La station aéronautique doit accuser réception des autres messages en transmettant uniquement son indicatif d'appel.

5.2.1.9.3 *Fin de la communication.* La station réceptrice indique la fin d'une communication radiotéléphonique au moyen de son propre indicatif d'appel.

5.2.1.9.4 Corrections et répétitions

5.2.1.9.4.1 En cas d'erreur de transmission, le mot CORRECTION est prononcé, le dernier groupe correct ou la dernière expression correcte est répétée, et le texte correct est alors transmis.

5.2.1.9.4.2 Si la meilleure façon d'effectuer une correction est de répéter le message en entier, l'opérateur utilise l'expression «CORRECTION, JE RÉPÈTE» avant de transmettre le message une deuxième fois.



Lorsque l'opérateur transmettant un message estime que la réception risque d'être difficile, il transmet deux fois les éléments importants du message.

5.2.1.9.4.3 S'il doute de l'exactitude du message reçu, l'opérateur à la réception demande la répétition (en totalité ou en partie).

5.2.1.9.4.4 S'il est nécessaire de répéter un message en entier, le mot **RÉPÉTEZ** est prononcé. Si l'opérateur désire la répétition d'une partie d'un message, il dit: «**RÉPÉTEZ TOUT AVANT...** (premier mot convenablement reçu)»; ou «**RÉPÉTEZ ENTRE...** (mot avant la partie manquante) **ET...** (mot après la partie manquante)»; ou «**RÉPÉTEZ TOUT APRÈS...** (dernier mot convenablement reçu)».

5.2.1.9.4.5 La répétition de certains éléments déterminés est demandée selon le cas, par exemple: «**RÉPÉTEZ ALTIMÈTRE**», «**RÉPÉTEZ VENT**».

5.2.1.9.4.6 Si, en vérifiant l'exactitude d'un collationnement, l'opérateur constate que certains éléments sont inexacts, il transmet les mots «**NÉGATIF, JE RÉPÈTE**» à la fin du collationnement, puis la version correcte des éléments en cause.

5.2.1.9.5 Comptes rendus de vol normal

**PANS.** — Les comptes rendus de vol normal transmis par un aéronef doivent consister en l'appel prescrit, suivi des mots «**VOL NORMAL**».

5.2.2 Établissement et garantie de communications

5.2.2.1 Veille sur les voies de télécommunications et heures de service

5.2.2.1.1 En cours de vol, les stations d'aéronef assurent la veille sur l'ordre des autorités compétentes et, sauf pour des raisons de sécurité, ne cessent pas la veille sans en informer la ou les stations aéronautiques intéressées.

5.2.2.1.1.1 Les aéronefs qui effectuent des vols long-courriers au-dessus de l'eau ou des vols au dessus de régions désignées pour le survol desquelles ils doivent être dotés d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) gardent constamment l'écoute sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz, sauf pendant les périodes où les aéronefs échangent des communications sur d'autres voies VHF ou lorsque l'équipement de bord ou les fonctions dans le poste de pilotage ne permettent pas une écoute simultanée sur deux voies.



5.2.2.1.1.2 Les aéronefs assurent en permanence la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz dans les zones ou sur les routes où il y a possibilité d'interception d'aéronef ou d'autres situations périlleuses et où l'autorité compétente a établi l'existence d'un besoin.

5.2.2.1.1.3 Au cours des vols autres que les vols visés en 5.2.2.1.1.1 et 5.2.2.1.1.2 les aéronefs assurent la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz, dans la mesure du possible.

5.2.2.1.1.4 L'utilisateur de la voie de communication VHF air-air fait en sorte qu'une veille adéquate soit assurée sur les fréquences ATS désignées, sur la fréquence aéronautique d'urgence et sur toutes les autres fréquences de veille obligatoire.

5.2.2.1.2 Les stations aéronautiques assurent la veille sur l'ordre des autorités compétentes.

5.2.2.1.3 Les stations aéronautiques assurent en permanence la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz durant les heures d'ouverture des organismes où cette fréquence est mise en œuvre.

5.2.2.1.4 Lorsque pour une raison quelconque, une station d'aéronef ou une station aéronautique se trouve dans l'obligation de suspendre les communications, elle en informe dans la mesure du possible les autres stations intéressées et indique l'heure à laquelle elle prévoit de reprendre son service. Lorsque son service est repris, les autres stations intéressées en sont informées.

5.2.2.1.4.1 Lorsqu'il est nécessaire de prolonger la suspension des communications au-delà de l'heure indiquée dans le premier avis, la nouvelle heure prévue pour la reprise des communications est, si possible, transmise à l'heure ou aux environs de l'heure indiquée en premier lieu

5.2.2.1.5 Lorsque deux ou plusieurs fréquences ATS sont utilisées par un contrôleur, l'installation de moyens permettant aux messages ATS et aux messages d'aéronefs émis sur l'une quelconque des fréquences d'être retransmis simultanément sur les autres fréquences en service afin de permettre aux stations d'aéronef à bonne portée d'entendre tous les messages reçus ou émis par le contrôleur est envisagée.

5.2.2.2 Principes d'exploitation en réseau (Communications HF)

5.2.2.2.1 **PANS.** — Les stations aéronautiques d'un réseau radiotéléphonique doivent se prêter mutuellement assistance conformément aux principes d'exploitation en réseau





ci-après de manière à assurer le service de télécommunications air-sol exigé du réseau pour les aéronefs en vol sur les routes aériennes relevant dudit réseau.

5.2.2.2.2 **PANS.** — Lorsque le réseau comprend un grand nombre de stations, les communications de réseau à l'intention des vols effectués sur un tronçon de route déterminé ne doivent être assurées que par des stations choisies appelées «stations régulières» de ce tronçon.

Le choix des stations appelées à fonctionner comme stations régulières d'un tronçon de route déterminé devrait être effectué par accord régional local après consultation, s'il y a lieu, entre les États dont relèvent les stations du réseau.

En principe, les stations régulières seront celles qui desservent les localités intéressant directement les vols effectués sur le tronçon de route considéré, c'est-à-dire le point de décollage et d'atterrissage, les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional appropriés et, dans certains cas, d'autres stations convenablement situées jugées nécessaires soit pour compléter la couverture des télécommunications soit à des fins d'interception.

Dans le choix des stations régulières, il faut tenir compte des caractéristiques de propagation sur les fréquences utilisées.

5.2.2.2.3 **PANS.** — Dans les régions ou sur les routes où les conditions de propagation radio, la longueur des vols ou la distance entre stations aéronautiques exigent des mesures supplémentaires propres à assurer la continuité des communications air-sol sur toute la longueur du tronçon de route, les stations régulières doivent se partager la veille principale de manière que chacune d'elles assure cette veille pour la partie du vol pendant laquelle elle est à même d'acheminer le plus efficacement les messages de l'aéronef.

5.2.2.2.4 **PANS.** — Pendant qu'elle assure la veille principale, chaque station régulière doit, entre autres :

- a) être chargée de désigner des fréquences principale et secondaire convenables pour ses communications avec l'aéronef ;
- b) recevoir tous les comptes rendus de position et acheminer les autres messages, en provenance ou à destination de l'aéronef, qui sont essentiels à la sécurité du vol ;
- c) être chargée de prendre les mesures requises en cas d'interruption des communications ( cf.5.2.2.7.2).



5.2.2.5.2 PANS. — S'il s'agit d'un transfert d'un réseau à un autre, celui-ci doit de préférence s'effectuer pendant que l'aéronef est en communication avec une station qui fonctionne sur les deux réseaux, afin d'assurer la continuité des communications. Si toutefois le changement de réseau doit avoir lieu simultanément avec le transfert des télécommunications sur une autre station de réseau, ce transfert doit être coordonné par les deux stations de réseau avant que le changement de fréquence ne soit signalé ou autorisé. L'aéronef doit également être informé des fréquences primaire et secondaire qui doivent être utilisées à la suite du transfert.

5.2.2.5.3 Lorsqu'une station d'aéronef a transféré la veille des communications d'une fréquence radio à une autre, elle doit, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige, informer la station aéronautique intéressée que la veille de communication a été établie sur la nouvelle fréquence.

5.2.2.5.4 PANS. — En pénétrant dans un nouveau réseau après le décollage, une station d'aéronef doit transmettre à la station régulière appropriée son heure de décollage ou de passage au-dessus du dernier point de contrôle.

5.2.2.5.5 PANS. — En pénétrant dans un nouveau réseau, une station d'aéronef doit communiquer à la station régulière appropriée l'heure de son passage au-dessus du dernier point de contrôle ou l'heure de son dernier compte rendu de position.

5.2.2.5.6 PANS. — Avant de quitter le réseau, une station d'aéronef doit toujours aviser la station régulière appropriée de son intention de quitter le réseau en utilisant celle des formules ci-après qui convient :

a) en cas de transfert sur une voie de contrôle ATS directe pilote-contrôleur:

Aéronef :

JE PASSE SUR . . . (organisme ATS  
intéressé)

b) après l'atterrissage:

Aéronef : ATERRI . . . (lieu) . . . ( heure )

## 5.2.2.6 Transfert des communications VHF

5.2.2.6.1 La station aéronautique appropriée demande à un aéronef de passer d'une fréquence à une autre conformément aux procédures convenues. Si la station d'aéronef avise la station aéronautique appropriée avant que ce transfert ne s'effectue.

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



5.2.2.6.2 En établissant le contact initial sur une fréquence VHF ou en quittant cette fréquence, une station d'aéronef transmet tout renseignement éventuellement prescrit par l'autorité compétente.

5.2.2.7 Interruption des communications vocales

5.2.2.7.1 Sens air-sol

5.2.2.7.1.1 Lorsqu'une station d'aéronef ne réussit pas à établir la communication avec la station aéronautique appropriée sur le canal désigné, elle s'efforce d'établir la communication sur le dernier canal utilisé et, en cas d'échec, sur un autre canal approprié à la route. Si ces tentatives restent vaines, la station d'aéronef s'efforce d'établir la communication avec la station aéronautique appropriée, d'autres stations aéronautiques ou d'autres aéronefs en utilisant tous les moyens à sa disposition et informe la station aéronautique que le contact n'a pu être établi sur le canal assigné. De plus, un aéronef volant à l'intérieur d'un réseau écoute sur le canal VHF approprié si des aéronefs se trouvant à proximité émettent des appels.

5.2.2.7.1.2 Si les tentatives spécifiées en 5.2.2.7.1.1 restent vaines, la station d'aéronef transmet son message deux fois sur le ou les canaux désignés en le faisant précéder des mots «TRANSMISSION EN L'AIR» et, au besoin, y insère l'adresse ou les adresses du ou des destinataires.

5.2.2.7.1.2.1 **PANS.** — Dans le cas de l'exploitation en réseau, un message faisant l'objet d'une transmission en l'air doit être transmis deux fois sur le canal primaire ainsi que sur le canal secondaire et, avant de changer de canal, la station d'aéronef doit annoncer le canal sur lequel elle va passer.

5.2.2.7.1.3 Panne de récepteur

5.2.2.7.1.3.1 Si une station d'aéronef ne peut établir la communication à cause d'une panne de récepteur, elle transmet des comptes rendus aux heures ou aux positions prévues, sur le canal en service, en faisant précéder ses messages des mots «TRANSMISSION EN L'AIR PAR SUITE DE PANNE DE RÉCEPTEUR». La station d'aéronef transmet ensuite le message voulu, qu'elle fait suivre d'une répétition complète. Au cours de cette opération, l'aéronef signale également l'heure à laquelle il compte faire la prochaine transmission.

5.2.2.7.1.3.2 Un aéronef qui bénéficie du contrôle ou du service consultatif de la circulation aérienne respecte les dispositions de 5.2.2.7.1.3.1 et transmet en outre des



indications sur les intentions du pilote commandant de bord en ce qui concerne la poursuite du vol.

5.2.2.7.1.3.3 Si un aéronef ne réussit pas à établir la communication en raison d'une panne de l'équipement de bord, il choisira, s'il possède l'équipement nécessaire, le code SSR approprié pour indiquer une panne radio.

Les règles générales qui sont applicables en cas d'interruption des communications figurent dans l'Annexe 2 à la Convention.

#### 5.2.2.7.2 Sens sol-air

5.2.2.7.2.1 Si une station aéronautique n'a pas réussi à établir la communication avec une station d'aéronef après des appels sur les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé d'être à l'écoute, elle procède comme suit :

- a) elle demande aux autres stations aéronautiques de prêter assistance en appelant l'aéronef et en retransmettant les messages, si cela est nécessaire ;
- b) elle demande aux aéronefs qui se trouvent sur la route d'essayer d'établir la communication avec l'aéronef et de retransmettre les messages, si cela est nécessaire.

5.2.2.7.2.2 Les dispositions de 5.2.2.7.2.1 sont également appliquées:

- a) sur demande de l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé ;
- b) lorsqu'une communication attendue d'un aéronef n'a pas encore été reçue passé un laps de temps tel que l'on soupçonne une panne de communication.

*Un délai spécifié peut être prescrit par l'autorité compétente.*

5.2.2.7.2.3 Si les tentatives spécifiées en 5.2.2.7.2.1 restent vaines, la station aéronautique transmet en l'air sur la ou les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé être à l'écoute les messages adressés à l'aéronef autres que les messages contenant des autorisations émises par le contrôle de la circulation aérienne.

5.2.2.7.2.4 Les autorisations émises par le contrôle de la circulation aérienne ne font l'objet d'une transmission en l'air à l'intention d'un aéronef qu'à la demande expresse de l'expéditeur.



### 5.2.2.7.3 Notification des interruptions de communications.

La station radio de contrôle air-sol avise dès que possible l'organisme compétent des services de la circulation aérienne et l'exploitant de l'aéronef de toute interruption des communications air-sol

## 5.2.3 Acheminement des messages HF

### 5.2.3.1 Généralité

5.2.3.1.1 **PANS.** — Lorsqu'une station d'aéronef fonctionne à l'intérieur d'un réseau, chaque fois que les conditions de communication le permettent, elle doit en principe transmettre ses messages aux stations du réseau d'où ces messages peuvent être le plus facilement remis à leurs destinations ultimes. En particulier, les comptes rendus d'aéronef exigés par les services de la circulation aérienne doivent être transmis à la station du réseau qui dessert le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional de la région dans laquelle vole l'aéronef. Inversement, tout message adressé à un aéronef en vol doit, autant que possible, être transmis directement à l'aéronef par la station de réseau qui dessert l'emplacement de l'expéditeur.

*Il arrive que, exceptionnellement, un aéronef doive se mettre en communication avec une station en dehors du réseau dont relève son tronçon de route. Cette pratique est admissible, à condition de ne pas entraîner une interruption de la veille continue sur le réseau de communications dont relève le segment de route suivi, lorsque cette veille est exigée par l'autorité ATS compétente, et de ne pas causer un brouillage excessif pour le fonctionnement d'autres stations aéronautiques.*

5.2.3.1.2 **PANS.** — Lorsqu'un aéronef envoie des messages à une station de réseau, les autres stations du réseau qui desservent des emplacements où les renseignements transmis sont également nécessaires doivent intercepter si possible ces messages et en accuser réception.

*Les dispositions à prendre en vue de la diffusion des messages air-sol sans adresse sont déterminées par accord multilatéral ou local.*

*En principe, le nombre de stations devant intercepter les messages doit être maintenu au minimum compatible avec les besoins de l'exploitation.*

5.2.3.1.2.1 **PANS.** — L'accusé d'interception du message doit suivre immédiatement l'accusé de réception émis par la station à laquelle le message était transmis.



5.2.3.1.2.2 **PANS.** — Pour accuser interception d'un message, l'indicatif d'appel radio de la station qui a intercepté le message doit être transmis, suivi du mot **ROGER** si on le désire, et de l'indicatif d'appel de la station qui a transmis le message.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### 5.2.3.2 Transmission de messages ATS à un aéronef

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

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

5.2.3.2.3 **PANS.** — La station aéronautique qui a reçu le message des services ATS ne doit pas charger une autre station de réseau de remettre le message à l'aéronef. Toutefois, en cas de difficulté dans les communications, d'autres stations doivent aider, sur demande, la station qui a reçu le message à le retransmettre à l'aéronef. Dans ce cas, la station qui a reçu le message des services ATS doit obtenir sans retard l'assurance formelle que l'aéronef a bien accusé réception du message.

### 5.2.3.3 Enregistrement des communications air-sol sur téléimprimeur

5.2.3.3.1 **PANS.** — Pour l'enregistrement sur téléimprimeur, la procédure ci-après doit être appliquée:

b) une nouvelle ligne est utilisée pour chaque transmission;

c) chaque communication contient, en tout ou en partie, les éléments suivants, dans l'ordre:

1) indicatif d'appel de la station appelante;

2) texte du message;



3) indicatif d'appel de la station appelée ou de la station de réception, suivi de l'abréviation appropriée pour indiquer «Reçu», «Collationnement», ou «Réponse non entendue»;

4) indicatif d'appel de la ou des stations accusant interception, suivi de l'abréviation appropriée pour indiquer «Reçu»;

5) indication de la fréquence utilisée;

6) heure UTC de la communication;

d) les éléments manquants d'un message sont indiqués par trois points dactylographiés (espace . espace . espace . espace), ou par trois M dactylographiés (espace M espace M espace M espace);

e) la correction d'erreurs de frappe est effectuée par une manipulation au clavier de (espace E espace E espace E espace) suivie des renseignements exacts. Les erreurs relevées une fois l'inscription terminée sont corrigées après la dernière inscription par l'emploi de l'abréviation COR, suivie des renseignements exacts.

#### 5.2.4 Procédures SELCAL

##### 5.2.4.1 Généralités

5.2.4.1.1 **PANS.** — Avec le système d'appel sélectif connu sous le nom de SELCAL, l'appel en phonie est remplacé par la transmission à l'aéronef de tonalités conventionnelles sur les voies de radiotéléphonie. Un appel sélectif simple consiste dans la combinaison de quatre tonalités déterminées d'avance dont la transmission prend environ 2 s. Les tonalités sont engendrées dans le codeur de la station aéronautique et sont reçues par un décodeur relié à la sortie basse fréquence du récepteur de bord. La réception des tonalités assignées (indicatif SELCAL) déclenche dans le poste de pilotage un dispositif d'avertissement qui peut être un voyant lumineux et/ou une sonnerie.

Étant donné le nombre limité de codes SELCAL, on peut s'attendre à ce que le même code soit attribué à plus d'un aéronef. Il est donc important de suivre les procédures radiotéléphoniques appropriées du présent chapitre lorsqu'on établit des communications au moyen du système SELCAL.





5.2.4.1.2 **PANS.** — Le SELCAL doit être utilisé par les stations convenablement équipées pour l'appel sélectif dans le sens sol-air, sur les fréquences HF et VHF de route.

5.2.4.1.3 **PANS.** — Sur les aéronefs dotés d'un équipement SELCAL, le pilote conserve la possibilité d'assurer l'écoute normale si cela est nécessaire.

#### 5.2.4.2 Notification aux stations aéronautiques des indicatifs

5.2.4.2.1 **PANS.**— C'est à l'exploitant et à l'aéronef qu'il incombe de veiller à ce que toutes les stations aéronautiques avec lesquelles l'aéronef est normalement appelé à entrer en communication au cours d'un vol donné connaissent l'indicatif SELCAL correspondant à son indicatif d'appel radiotéléphonique.

5.2.4.2.2 **PANS.** — Lorsque cela est matériellement possible, l'exploitant doit communiquer à toutes les stations aéronautiques intéressées, à des intervalles réguliers, une liste des indicatifs SELCAL qui sont assignés à ses aéronefs ou à ses vols.

#### 5.2.4.2.3 **PANS.** — L'aéronef doit :

- a) inclure l'indicatif SELCAL dans le plan de vol soumis à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ; et
- b) s'assurer que la station aéronautique HF possède des renseignements corrects sur le code SELCAL en établissant temporairement des communications avec cette station alors qu'il se trouve encore sous couverture VHF.

#### 5.2.4.3 Vérification de départ

5.2.4.3.1 **PANS.** — L'aéronef doit entrer en communication avec la station aéronautique appropriée et demander une vérification SELCAL de départ et, s'il y a lieu, donner son indicatif SELCAL.

5.2.4.3.2 **PANS.** — Lorsqu'une fréquence principale et une fréquence secondaire sont assignées, une vérification SELCAL doit d'abord, en principe, être effectuée sur la fréquence secondaire, puis sur la fréquence principale. La station d'aéronef doit alors être prête à poursuivre les communications sur la fréquence principale.

5.2.4.3.3 **PANS.** — Si la vérification de départ révèle que le dispositif SELCAL au sol ou de bord ne fonctionne pas, l'aéronef doit assurer une veille continue pendant le vol jusqu'à ce que le SELCAL fonctionne de nouveau.

#### 5.2.4.4 Établissement des communications

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



5.2.4.4.1 PANS. — Lorsqu'une station aéronautique émet un appel SELCAL, l'avion répond par son indicatif d'appel radio suivi du mot «CONTINUEZ».

#### 5.2.4.5 Procédures en route

5.2.4.5.1 PANS. — Les stations d'aéronef doivent veiller à ce que la ou les stations aéronautiques appropriées soient au courant du fait qu'une veille SELCAL est instituée ou maintenue.

5.2.4.5.2 PANS. — Lorsque des accords régionaux de navigation aérienne en disposent ainsi les appels relatifs à des comptes rendus réguliers d'aéronef peuvent être effectués par la station aéronautique à l'aide du SELCAL.

5.2.4.5.3 PANS. — Une fois que la veille SELCAL a été établie par une station d'aéronef donnée, les stations aéronautiques doivent employer le SELCAL chaque fois qu'elles désirent appeler l'aéronef.

5.2.4.5.4 PANS. — Au cas où le signal SELCAL reste sans réponse après deux appels sur la fréquence principale et deux appels sur la fréquence secondaire, la station aéronautique doit recourir à l'appel en phonie.

5.2.4.5.5 PANS. — Toute station d'un réseau doit aviser immédiatement les autres stations du réseau lorsqu'une panne se produit dans un système SELCAL au sol ou de bord. De même, l'aéronef doit veiller à ce que les stations aéronautiques chargées d'entrer en communication avec lui soient immédiatement mises au courant du mauvais fonctionnement de son équipement SELCAL et du fait que l'appel en phonie est nécessaire.

5.2.4.5.6 PANS. — Toutes les stations doivent être avisées dès que l'équipement SELCAL fonctionne de nouveau normalement.

#### 5.2.4.6 Assignation des indicatifs SELCAL aux aéronefs

5.2.4.6.1 PANS. — En principe, l'indicatif SELCAL d'un aéronef doit être associé à son indicatif d'appel radiotéléphonique, autrement dit lorsque le numéro du vol (numéro de service) fait partie de l'indicatif d'appel, l'indicatif SELCAL de l'aéronef doit figurer en regard du numéro du vol. Dans tous les autres cas, l'indicatif SELCAL de l'aéronef doit figurer en regard du numéro d'immatriculation de l'aéronef.

L'emploi d'indicatifs d'appel consistant dans le nom en abrégé de l'entreprise suivi du numéro du vol est de plus en plus répandu chez les exploitants d'aéronefs. L'équipement SELCAL de bord devrait donc être d'un type permettant d'un indicatif

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



particulier soit associé à un numéro de vol particulier, c'est-à-dire que l'équipement devrait permettre diverses combinaisons d'indicatifs. Actuellement, cependant, de nombreux aéronefs sont encore équipés de dispositifs SELCAL à indicatif unique, et il n'est pas possible aux aéronefs dotés d'un tel équipement de se conformer au principe ci-dessus. Ceci ne devrait pas interdire l'emploi d'un indicatif d'appel comprenant le numéro du vol par un aéronef ainsi équipé, s'il désire utiliser ce genre d'indicatif d'appel; mais il est indispensable, en cas d'utilisation d'un indicatif d'appel comprenant le numéro du vol avec un dispositif SELCAL de bord à indicatif unique, que les stations au sol soient avisées, pour chaque vol, de l'indicatif SELCAL de l'aéronef.

### **5.3 Procédures de communications radiotéléphoniques de détresse et d'urgence**

#### **5.3.1 Généralités**

Les procédures de détresse et d'urgence décrites en 5.3 se rapportent à l'emploi de la radiotéléphonie. Les dispositions de l'article 30 et de l'appendice S13 du Règlement des radiocommunications de l'UIT s'appliquent généralement, sauf que le numéro 30.9 permet l'emploi d'autres procédures lorsqu'il existe des arrangements particuliers entre les gouvernements; elles s'appliquent, en outre, aux communications radiotéléphoniques entre stations d'aéronef et stations du service mobile maritime.

5.3.1.1 Les communications de détresse et d'urgence comprennent tous les messages radiotéléphoniques se rapportant respectivement aux cas de détresse et d'urgence. Les états de détresse et d'urgence sont définis comme suit:

- a) *État de détresse*: état caractérisé par la menace d'un danger grave et/ou imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate.
- b) *État d'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

5.3.1.2 Le signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY et le signal radiotéléphonique d'urgence PAN PAN sont utilisés respectivement au début de chaque communication de détresse et d'urgence.

5.3.1.2.1 Au commencement de toute communication ultérieure faisant partie du trafic de détresse et d'urgence, il est permis d'utiliser les signaux radiotéléphoniques de détresse et d'urgence.



5.3.1.3 L'expéditeur de messages adressés à un aéronef en détresse ou en état d'urgence limite le nombre, le volume et la teneur de ces messages au minimum exigé par la situation.

5.3.1.4 Si la station à laquelle s'adresse l'aéronef n'accuse pas réception du message de détresse ou d'urgence, d'autres stations prêtent assistance comme il est prescrit respectivement en 5.3.2.2 et 5.3.3.2.

*Par «autres stations», il faut entendre toutes autres stations qui ont reçu le message de détresse ou le message d'urgence et qui se sont rendu compte que la station à laquelle il était adressé n'en avait pas accusé réception.*

5.3.1.5 Les communications de détresse et d'urgence se poursuivent normalement sur la fréquence sur laquelle elles ont commencé jusqu'à ce que l'on juge qu'elles peuvent être transférées sur une autre fréquence pour obtenir une plus grande efficacité.

*On peut utiliser selon le cas la fréquence de 121,5 MHz ou d'autres fréquences VHF ou HF disponibles.*

5.3.1.6 Dans les cas de communications de détresse et de communications d'urgence, d'une façon générale, les transmissions en radiotéléphonie sont effectuées lentement et distinctement, chaque mot étant prononcé clairement pour faciliter sa transcription.

## 5.3.2 Communications de détresse en radiotéléphonie

### 5.3.2.1 Mesures que doit prendre l'aéronef en détresse

5.3.2.1.1 En plus d'être précédé du signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY (cf. 5.3.1.2), de préférence prononcé trois fois, le message de détresse envoyé par un aéronef en détresse :

- a) est émis sur la fréquence air-sol utilisée à ce moment-là ;
- b) comprend le plus grand nombre possible des éléments ci-après prononcés distinctement et, si possible, dans l'ordre de priorité suivant:
  - 1) nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent);
  - 2) identification de l'aéronef ;
  - 3) nature du cas de détresse ;
  - 4) intention du commandant de bord ;

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



5) position, niveau (niveau de vol, altitude, etc., selon le cas) et cap.

Les dispositions ci-dessus peuvent être complétées par les mesures suivantes :

a) le message de détresse d'un aéronef en détresse est envoyé sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz ou sur une autre fréquence du service mobile aéronautique si on le juge nécessaire ou souhaitable.

Les stations aéronautiques n'assurent pas toutes une veille continue sur la fréquence d'urgence ;

b) le message de détresse d'un aéronef en détresse est diffusé si cela est préférable en raison du temps disponible et des circonstances ;

c) l'aéronef émet sur les fréquences radiotéléphoniques d'appel du service mobile maritime ;

d) l'aéronef utilise tous les moyens dont il dispose (y compris le mode et le code SSR appropriés) pour attirer l'attention et faire connaître sa situation

e) une station utilise tous les moyens dont elle dispose pour venir en aide à un aéronef en détresse ;

f) on emploie des éléments autres que les éléments énumérés en 5.3.2.1.1 b), lorsque la station émettrice n'est pas elle-même en détresse, pourvu qu'il en soit fait clairement état dans le message de détresse.

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

5.3.2.2 Mesures que doit prendre la station à laquelle le message est adressé ou la première station qui accuse réception du message de détresse

5.3.2.2.1 La station à laquelle s'adresse un aéronef en détresse ou la première station qui accuse réception du message de détresse :

- a) accuse immédiatement réception du message de détresse;
- b) prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant l'aéronef en cas de transfert;
- c) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient mis dès que possible à la disposition :

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



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

*La transmission des renseignements à l'exploitant d'aéronefs intéressé n'a aucune priorité sur toute autre mesure intéressant la sécurité de l'aéronef en détresse ou de tout autre aéronef dans la région, ou susceptible d'affecter la progression des aéronefs attendus dans la région.*

- d) avertit les autres stations s'il y a lieu pour éviter que du trafic ne soit transféré sur la fréquence utilisée pour la communication de détresse.

### 5.3.2.3 Imposition du silence

5.3.2.3.1 La station en détresse, ou la station qui dirige le trafic de détresse, peut imposer le silence soit à toutes les stations du service mobile de la région, soit à une station qui brouille le trafic de détresse. Suivant le cas, elle adresse ces instructions «à tous» ou à une station seulement. Dans les deux cas, elle fait usage :

- des mots ARRÊTEZ TOUTES TRANSMISSIONS;
- du signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY.

5.3.2.3.2 L'emploi des signaux spécifiés en 5.3.2.3.1 est réservé à la station d'aéronef en détresse et à la station qui dirige le trafic de détresse.

### 5.3.2.4 Mesures que doivent prendre toutes les autres stations

5.3.2.4.1 Les communications de détresse jouissent d'une priorité absolue sur toutes les autres communications, et les stations qui en ont connaissance s'abstiennent d'émettre sur la fréquence en cause, 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 doivent elles-mêmes prêter assistance.

5.3.2.4.2 Toute station qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut elle-même porter secours à la station en détresse doit néanmoins continuer d'écouter ces communications jusqu'à ce qu'elle ait acquis la certitude qu'un secours est assuré.



### 5.3.2.5 Cessation des communications de détresse et du silence

5.3.2.5.1 Lorsqu'un aéronef n'est plus en détresse, il transmet un message annulant l'état de détresse.

5.3.2.5.2 Lorsque la station qui a dirigé le trafic de détresse s'aperçoit de la fin de l'état de détresse, elle prend immédiatement des dispositions afin qu'en soient avisés dès que possible :

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

5.3.2.5.3 Il est mis fin aux communications de détresse et au silence par la transmission d'un message comprenant les mots «TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ» sur la ou les fréquences utilisées pour le trafic de détresse. Ce message n'est émis que par la station qui dirige les communications lorsque, après réception du message prescrit en 5.3.2.5.1, l'autorité compétente l'y a autorisée.

### 5.3.3 Communications d'urgence en radiotéléphonie

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

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

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

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



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

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

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

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

- a) accuse réception du message d'urgence ;
- b) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient mis dès que possible à la disposition :
  - 1) de l'organisme ATS intéressé ;
  - 2) de l'exploitant d'aéronefs intéressé, ou de son représentant, conformément aux arrangements préétablis ;

La transmission des renseignements à l'exploitant d'aéronefs intéressé n'a aucune priorité sur toute autre mesure intéressant la sécurité de l'aéronef en détresse ou de tout autre aéronef dans la région, ou susceptible d'affecter la progression des aéronefs attendus dans la région.

- c) assure au besoin la direction des communications.

5.3.3.3 Mesures que doivent prendre toutes les autres stations

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

5.3.3.4 Mesures que doit prendre un aéronef servant de transport sanitaire

5.3.3.4.1 Le signal décrit en 5.3.3.4.2 indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé par les Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles additionnels.





5.3.3.4.2 Pour annoncer et identifier des aéronefs servant de transports sanitaires, le signal radiotéléphonique d'urgence PAN PAN, prononcé trois fois de préférence, PAN étant prononcé comme le mot français «panne», est suivi du signal radiotéléphonique des transports sanitaires «MÉDICAL», prononcé comme en français. Ces signaux indiquent que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé. Le message comprend les données suivantes :

- a) indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification des transports sanitaires ;
- b) position des transports sanitaires ;
- c) nombre de type de transports sanitaires ;
- d) itinéraire prévu ;
- e) durée estimée du déplacement ou heures estimées de départ et d'arrivée, selon le cas ;
- f) tous autres renseignements: niveau de vol, fréquences veillées, langues utilisées, modes etc.

5.3.3.5 Mesures que doivent prendre la station destinataire ou d'autres stations qui reçoivent un message de transport sanitaire

5.3.3.5.1 Les dispositions de 5.3.3.2 ou 5.3.3.3 s'appliquent, selon le cas, aux stations qui reçoivent un message de transport sanitaire.

#### **5.4 Communications relatives à des actes d'intervention illicite**

La station à laquelle s'adresse un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, ou la première station qui accuse réception d'un appel émanant de cet aéronef, prête toute l'assistance possible, notamment en informant les organismes ATS compétents ainsi que toute autre station, organisme ou personne en mesure de faciliter le vol.

