

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE
TREIZIEME REUNION (APIRG/13)**

(Sal, Cap Vert, 25-29 juin 2001)

Point 4.3 de

l'ordre du jour : Gestion du trafic aérien

AIS

(Note présentée par l'IFALPA)

1. Introduction

1.1 La fourniture de l'AIS, ou dans le langage des pilotes, l'information NOTAM est un élément essentiel de la somme d'informations dont a besoin un pilote dans l'exercice de ses fonctions.

1.2 C'est grâce aux NOTAM qu'un pilote évalue un espace aérien où il est censé évoluer. C'est encore le NOTAM qui informe le pilote de la fermeture de l'espace aérien, du non-fonctionnement d'une aide radio et lui fournit toutes autres informations utiles.

1.3 L'information NOTAM aux aéroports est même peut-être plus essentielle du fait qu'elle permet d'évaluer la fermeture des pistes, le non-fonctionnement des aides à l'approche et l'absence de balises. Tous ces éléments influent sur sa planification à l'aéroport de départ. En supposant qu'il y ait plus d'une piste, la fermeture d'une piste permet au pilote d'estimer qu'il y aura probablement du retard. Le non-fonctionnement des aides à l'approche et/ou des balises soulève le problème des limites d'exploitation du vol. En raison de ces dernières considérations, on peut envisager une autre quantité de carburant pour répondre à un besoin fondamental, à savoir effectuer un vol en toute sécurité.

2. Langage

2.1 Pour qu'un pilote puisse évaluer la teneur d'un NOTAM, il importe qu'il en comprenne le contenu. A cette fin, de par sa formation, il doit être familier avec les multiples abréviations utilisées en aviation.

2.2 De par le monde, les pilotes reçoivent leur formation en anglais. Cette langue commune permet au pilote de lire un NOTAM, à condition qu'il soit rédigé en anglais.

3. Afrique et Amérique du Sud

3.1 Dans nombre de pays, notamment dans les pays africains francophones et les pays hispanophones d'Amérique du Sud, les NOTAM sont émis en français et en espagnol respectivement. Cela pose problème.

4. Langues de l'OACI

4.1 Lorsqu'on soulève cette question, les pays concernés avancent souvent l'argument que leur langue est une des langues officielles de l'OACI. C'est peut-être vrai or, en même temps, l'IFALPA doute que ces pays puissent former leurs pilotes pour maîtriser toutes les langues de l'OACI de façon à prévoir les cas où la compagnie nationale dessert des pays dont la langue nationale est autre que l'anglais ou leur propre langue. Par exemple, faudrait-il que les pilotes de la Royal Air Maroc parlent espagnol ? Non, car l'Espagne diffuse ses NOTAM en anglais. Qu'en est-il de la Russie, de l'Arabie saoudite ou de la Chine ? Là aussi, les NOTAM sont diffusés en anglais.

4.2 En fait, les langues utilisées dans les NOTAM sont traitées dans l'Annexe 15, Service d'information aéronautique, Chapitre 3, Recommandation 3.6.1 qui dispose :

“Il est recommandé que chaque élément du système intégré d'informations aéronautiques de diffusion internationale comporte un texte anglais pour les parties en langage clair”.

5. Recommandation

5.1 Ironie du sort, le texte visé au paragraphe 4.2 ci-dessus est une Recommandation et non une Norme. L'IFALPA souhaite toutefois que les Bureaux régionaux de l'OACI suivent cette recommandation de façon à mettre en oeuvre, comme il se doit, les dispositions de ladite Annexe.
