

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 25/15

MODIFICATION DE LA CONCEPTION DE L'ESPACE AÉRIEN DE LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL (FIR)/RÉGION DE CONTRÔLE (CTA) DE GANDER AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE DU MINIMUM RÉDUIT D'ESPACEMENT LATÉRAL

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) fournit des renseignements supplémentaires à l'appui de l'AIC 18/15 au sujet de l'essai du minimum réduit d'espacement latéral (RLatSM) de 25 milles marins (NM) qui commencera le 12 novembre 2015 ou après cette date dans la région de contrôle océanique (OCA) de Gander et de Shanwick.

Approche graduelle jusqu'au début de l'essai

À compter du 12 novembre 2015 à 0901Z, la région de contrôle intérieure de Gander sera réorganisée de sorte à prendre en charge les routes RLatSM dans le système de routes organisées de l'Atlantique Nord (NAT OTS), aux points d'entrée et de sortie océaniques du repère DORYY et au sud jusqu'au repère SUPRY. À compter du 10 décembre 2015 à 0901Z, des routes aériennes nord-américaines (NAR) additionnelles seront établies et permettront aux routes RLatSM de s'ancrer aux points d'entrée et de sortie océaniques du repère CUDDY, et au nord jusqu'au repère KETLA. Puisque ces NAR additionnelles ne seront pas disponibles avant le 10 décembre 2015, jusqu'à cette date, les routes RLatSM à la sortie de l'OCA de Gander seront espacées d'un degré complet aux points d'entrée et de sortie océaniques lorsque ceux-ci seront au repère CUDDY ou au nord de celui-ci.

Lorsque les routes NAT OTS se trouvent au-dessus ou au nord du repère CUDDY, les NAR en direction ouest seront obligatoires et seront publiées dans les messages de route NAT OTS. Ces routes sont de courts segments de NAR afin de laisser aux contrôleurs radar suffisamment de temps pour transférer les aéronefs d'un environnement non radar à un environnement radar.

Aucune route RLatSM ne sera établie au nord du repère KETLA ni au sud du repère SUPRY.

Points d'entrée et de sortie océaniques du RLatSM dans la FIR de Gander

À compter du 15 octobre 2015 à 0901Z, NAV CANADA publiera des points d'entrée et de sortie océaniques (voir ci-dessous) associés à la mise en œuvre du RLatSM. La publication de ces repères durant cette période permettra aux exploitants de les ajouter dans leur base de données en vue de la période d'essai qui commencera le 12 novembre 2015. Entre le 15 octobre et le 12 novembre 2015, ces repères ne doivent pas être inclus au plan de vol, puisque les limites de l'espace aérien de la FIR de Gander ne seront pas réorganisées avant le début de l'essai du RLatSM.

Repères RLatSM en vigueur à compter du 15 octobre 2015 à 0901Z aux fins de leur utilisation à compter du 12 novembre 2015			
Points d'entrée et de sortie océaniques	(Phase 1 de 2)	Points d'entrée et de sortie océaniques	(Phase 1 de 2)
LIBOR	61° 58' N 058° W	MELDI	52° 44' N 056° 21' W
NIFTY	60° 58' N 058° W	PELTU	52° 06' N 055° 10' W
RADUN	59° 58' N 058° W	SAXAN	51° 29' N 053° 51' W
TOXIT	58° 58' N 058° W	UMESI	50° 50' N 052° 36' W

Repères RLatSM en vigueur à compter du 15 octobre 2015 à 0901Z aux fins de leur utilisation à compter du 12 novembre 2015			
Points d'entrée et de sortie océaniques	(Phase 1 de 2)	Points d'entrée et de sortie océaniques	(Phase 1 de 2)
VESMI	57° 58' N 058° W	BUDAR	50° 00' N 052° W
BOKTO	56° 58' N 058° W	IBERG	49° 00' N 052° W
ENNSO	55° 32' N 057° W	MUSAK	48° 00' N 052° W
IRLOK	54° 32' N 057° W	OMSAT	47° 00' N 052° W
KODIK	53° 28' N 057° 12' W	RELIC	46° 00' N 052° W

VODOR

À compter du 10 décembre 2015 à 0901Z, le point d'entrée et de sortie océanique au repère VODOR sera mis hors service, et le repère RAFIN demeurera le point d'entrée et de sortie océaniques en vigueur. De plus, à compter de cette date, les pilotes devront envoyer les messages de demande d'autorisation (RCL) en fonction du repère RAFIN. Toutes les NAR seront révisées de sorte à indiquer le repère RAFIN.

RLatSM dans la zone de transition de l'espace océanique de Gander (GOTA)

Des repères de navigation intérieure supplémentaires seront publiés à compter du 15 octobre 2015 à 0901Z. Ils seront utilisés de manière stratégique lorsque la route NAT OTS se trouve dans la région du repère CUDDY et du nord de la GOTA. Comme ces repères seront utilisés aux fins de la conception des NAT OTS, l'exploitant devra les ajouter à sa base de données. À compter du 10 décembre 2015 à 0901Z, de nouveaux segments courts de NAR seront conçus de sorte à intégrer la conception de le système de routes organisées (OTS) faisant appel aux nouveaux repères ci-dessous. Par exemple, des NAR précisant les intersections AVUTI ALSOP ou CUDDY DUVBI seront conçues; par la suite, l'exploitant pourra déposer sa route préférentielle dans son plan de vol. Lorsque la conception du NAT OTS prévoit l'utilisation des points d'entrée et de sortie au repère CUDDY et au nord de celui-ci, les exploitants doivent déposer les courts segments de NAR associés à chaque route NAT OTS publiée. Lorsque le repère CUDDY et la région au nord de celui-ci ne sont pas associés à la conception du NAT OTS, les exploitants peuvent déposer n'importe quelle route préférentielle aléatoire ou l'une des NAR existantes.

Repères supplémentaires aux fins de la conception des OTS/NAR, en vigueur à compter du 15 octobre 2015 à 0901Z			
MUSLO	60° 10' N 062° W	ALSOP	56° 52' N 062° 10' W
SINGA	59° 13' N 061° 05' W	DUVBI	56° 00' N 061° W
UDMAR	57° 35' N 062° 55' W		

Repères associés

À compter du 15 octobre 2015 à 0901Z, les exploitants devront suivre les repères associés aux segments de route en direction ouest seulement. Il s'agit là d'un facteur important visant à aider les contrôleurs de la circulation aérienne à transférer les aéronefs d'un environnement sans couverture de surveillance de la circulation aérienne (ATS) à un environnement avec couverture de surveillance ATS. Les vols en direction est ne sont pas tenus de suivre les règles concernant les repères associés publiées dans le *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC – TP 14371F).

Messages RCL électroniques dans la GOTA

Les pilotes qui soumettent des RCL doivent utiliser les points d'entrée et de sortie océaniques situés à l'intérieur de la GOTA et non les repères de franchissement de limite le long de la limite de la CTA de Montréal. Les points d'entrée et de sortie océaniques ainsi que des détails à ce sujet sont disponibles dans le document *Gander Data Link Oceanic Clearance Delivery Crew Procedures* (disponible en anglais). Lorsque les équipages de conduite soumettent des RCL basées sur des repères le long de la limite de la CTA de Montréal (p. ex., IKMAN, MIBNO), des erreurs de système surviennent, ce qui pourrait avoir une incidence sur le profil océanique.

Routes nord-américaines

Plusieurs nouvelles NAR incluant les nouveaux repères seront publiées le 15 octobre et le 10 décembre 2015. Les exploitants et les responsables de la planification des vols peuvent obtenir ces NAR auprès de la personne soussignée.

Les NAR seront obligatoires pour tous les vols en direction est qui franchiront l'intersection BAREE TUDEP et des intersections au sud durant les heures de l'OTS vers l'est, et tous les vols en direction ouest qui franchiront les points RAFIN, BOBTU et JEBBY en tout temps, à l'exception des aéronefs qui suivront les routes M201, M202 et M203.

Tel que précisé ci-dessus, lorsque la conception des NAT OTS inclut des points d'entrée et de sortie océaniques au repère CUDDY et au nord de celui-ci, les exploitants doivent déposer le court segment de NAR associé à chaque route NAT OTS publiée.

FL 280 et niveaux inférieurs

Puisque la limite verticale inférieure de la GOTA est le niveau de vol (FL) 290, les points d'entrée et de sortie océaniques associés aux routes RLatSM situés à l'intérieur des limites de la GOTA ne sont pas disponibles aux fins de planification de la route pour les aéronefs qui évoluent au FL 280 et aux niveaux inférieurs. En plus des points d'entrée et de sortie océaniques de la GOTA, les aéronefs évoluant au FL 280 et aux niveaux inférieurs ne peuvent inclure au plan de vol les repères suivants : AVPUT, CLAVY, EMBOK, KETLA, LIBOR, MAXAR, NIFTY, PIDSO, RADUN, SAVRY, TOXIT, URTAK, VESMI, AVUTI, BOKTO, CUDDY et DORYY.

Les exploitants qui évoluent normalement au FL 280 et aux niveaux inférieurs doivent se reporter à l'AIM de TC et à la section 11 du RAC pour obtenir des détails sur la planification de vols.

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Centre de contrôle régional de Gander
C.P. 328
Gander (T.-N.-L.) A1V 1W7
À l'attention de : Jeff Edison
Gestionnaire, Exploitation de l'ACC

Ligne directe : 709-651-5223
Courriel : edisonj@navcanada.ca



James Ferrier
Gestionnaire, Gestion de l'information aéronautique