

Exemple : Ancien système des RCO du FISE

● RCO du FISE

- 122.5
126.7 Problèmes :
- 126.7
- L'utilisation par les pilotes de la fréquence 126,7 pour diffuser leurs compte rendus de position et leurs intentions dans l'espace aérien non contrôlé nuit à la prestation du FISE sur la même fréquence et vice-versa.
- La forte utilisation de la fréquence 126,7 pour le FISE congestionne les autres RCO utilisant cette fréquence et crée de l'interférence entre celles-ci.
- Les pilotes évoluant à haute altitude et demandant le FISE sur la fréquence 126,7 nuisent à la prestation du FISE par l'entremise des autres RCO utilisant cette fréquence dans les environs.
- Dans certaines régions du pays, la couverture le long des routes VFR utilisées couramment présentent des brèches.
- Certaines RCO sont trop proches les unes des autres, ce qui cause des problèmes de chevauchement, d'interférence et de rétroaction.
- 126.7

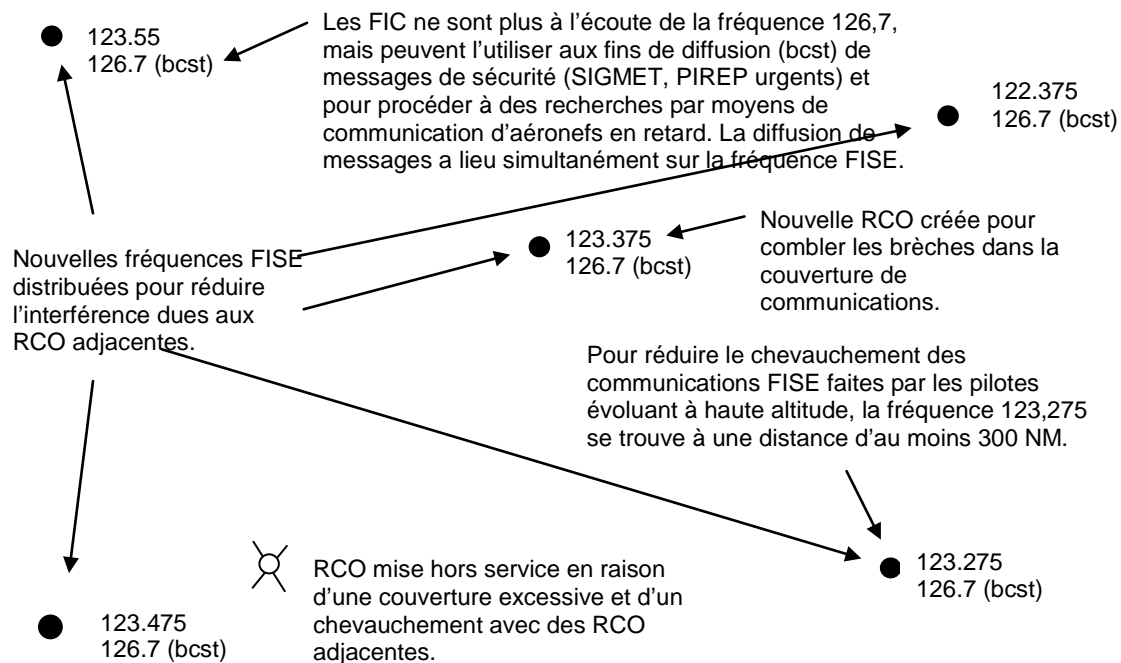


Système des RCO servant au FISE

Une installation radio télécommandée (RCO) servant au service d'information de vol en route (FISE) utilise des émetteurs-récepteurs VHF pour établir une liaison radio télécommandée entre les pilotes et les spécialistes aux centres d'information de vol (FIC) qui offrent les services suivants :

- Le FISE, qui couvre la fourniture d'informations météorologiques à l'aviation, les NOTAM, l'accusé de réception et la mise à jour des plans de vol, les comptes rendus de position et les comptes rendus météorologiques de pilotes (PIREP);
- Le service de diffusion aéronautique dont le but est de diffuser des renseignements pouvant avoir une incidence sur la sécurité qui n'étaient peut-être pas disponibles avant le décollage, comme les SIGMET et les PIREP urgents;
- Les recherches par moyens de communication que peuvent effectuer les spécialistes de l'information de vol pour déterminer le statut d'un aéronef en retard;
- La transmission d'autorisations IFR, de données sur le vent et le calage altimétrique en vue d'une approche aux instruments et d'autorisations SVFR en vue d'un atterrissage à un aéroport situé dans une zone de contrôle.

Exemple : Nouveau système des RCO du FISE



Quels étaient les problèmes?

Dans la plupart des régions du pays, le FISE était fourni sur une seule fréquence, soit 126,7 MHz. Il s'agit aussi de la fréquence qu'utilisent les pilotes d'aéronefs VFR et IFR pour diffuser leurs comptes rendus de position et leurs intentions dans l'espace aérien non contrôlé. À certains endroits, la forte demande pour le FISE, combinée au nombre élevé de messages diffusés par des pilotes sur leur position et leurs intentions, encombrait la fréquence 126,7 MHz et créait de l'interférence sur celle-ci, ce qui nuisait à la sécurité des opérations aériennes. De plus, certaines RCO étaient si proches les unes des autres qu'elles se chevauchaient ou se gênaient, tandis que d'autres étaient si éloignées que la couverture RCO présentait de grandes brèches.

Quelles étaient les solutions?

Pour résoudre ces problèmes et améliorer la prestation des services d'information de vol en général, NAV CANADA a restructuré le système des RCO comme suit :

- Cinq fréquences assignées au FISE (122,375 MHz, 123,275 MHz, 123,375 MHz, 123,475 MHz et 123,55 MHz) ont été établies à la plupart des emplacements RCO. À certains emplacements, ces fréquences se sont avérées incompatibles. D'autres ont donc été choisies. Noter qu'il n'est pas nécessaire que les radios affichent trois décimales pour utiliser ces nouvelles fréquences. Par exemple, 123,275 = 123,27 (voir l'article 5.3 de la section COM de l'AIM de TC).
- Les RCO ont été installées à environ 220 NM l'une de l'autre et couvrent voies aériennes, routes aériennes et routes de vol VFR. Cet espacement a été établi en fonction du fait qu'un pilote a besoin de données météorologiques à jour une fois par heure lorsqu'il évolue à une

altitude de 3 000 pi à 120 kt. Dans les régions montagneuses, les RCO seront davantage rapprochées les unes des autres pour couvrir les routes de vol VFR dans les vallées. Dans les régions où la demande est élevée, des RCO supplémentaires ont été établies ou conservées.

- À l'exception de quelques emplacements qui continuent d'utiliser la fréquence 126,7 MHz pour le FISE, les spécialistes de l'information de vol des FIC ne resteront plus à l'écoute de la fréquence 126,7 MHz. Cependant, les spécialistes peuvent activer l'émetteur-récepteur RCO 126,7 MHz au besoin afin de fournir le service de diffusion aéronautique (messages relatifs à la sécurité, comme les SIGMET ou les PIREP urgents) et de procéder à des recherches par moyens de communication d'aéronefs en retard. Lorsque la fréquence 126,7 MHz est sélectionnée, la fréquence FISE est aussi activée pour une diffusion simultanée sur les deux fréquences. Les RCO présentant cette configuration apparaîtront dans le CFS et sur les cartes comme suit : « **126.7 (bcst)** ».
- Aux emplacements où le trafic est moins dense et où la demande pour le FISE le permet, la fréquence 126,7 MHz est utilisée pour le FISE et la diffusion de renseignements aéronautiques.
- Un certain nombre de nouvelles RCO ont été établies, et certaines ont été mises hors service afin d'offrir une couverture en route plus uniforme et efficace.

Situation actuelle?

La restructuration du système de RCO a commencé en 2006 et s'est terminée en 2014. Le site Web de NAV CANADA comprend une série de cartes indiquant la zone de responsabilité des FIC et les RCO servant au FISE dont ils auront la charge. Ces cartes et listes des RCO sont aussi publiées dans la **Section C – Planification, du Supplément de vol – Canada (CFS)** juste avant la section Données de mises à jour des cartes VFR. L'emplacement et la fréquence des RCO figurent sur les cartes VFR et IFR ainsi que dans le CFS dans la section Répertoire

Aérodromes/Installations sous COMM pour les aérodromes dotés d'une RCO.

Pratiques de communication

Pour réduire l'encombrement des fréquences et l'interférence entre celles-ci, et améliorer les procédures de coordination entre les pilotes ainsi que la prestation des services d'information de vol, les pilotes devraient adopter les pratiques de communications suivantes :

- Les pilotes de vols VFR ou IFR devraient rester à l'écoute de la fréquence 126,7 MHz lorsqu'ils sont dans un espace non contrôlé et fournir leurs comptes rendus de position et leurs intentions sur cette fréquence pour coordonner leur vol avec les autres aéronefs. Les communications pilote-pilote servant à d'autres fins devraient se faire sur la fréquence 122,75 MHz (dans l'espace aérien intérieur du Sud) ou 123,45 MHz (dans l'espace aérien intérieur du Nord et l'Atlantique Nord).
- En ce qui concerne le FISE, au contact initial avec le FIC, les pilotes devraient donner le nom du FIC responsable de la RCO, l'identification d'aéronef et le nom de l'emplacement de la RCO, le tout suivi des lettres R-C-O prononcées séparément sans avoir recours à l'alphabet phonétique.

Exemple : HALIFAX RADIO, GOLF ALPHA BRAVO CHARLIE SUR MONCTON R-C-O.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le système des RCO, y compris les cartes des RCO et cette brochure, visitez le site Web de NAV CANADA à l'adresse www.navcanada.ca sous **PRODUITS ET SERVICES / Planification de vol / Ressources supplémentaires / Cartes RCO**

Contactez-nous

Envoyez vos commentaires et vos questions à l'adresse service@navcanada.ca ou composez le 1-800-876-4693.