

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 50/19

AVIS DE COMMENCEMENT DE LA PHASE 2C DU MANDAT DE SERVICES DE LIAISON DE DONNÉES DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE NORD

(Remplace l'AIC 34/17)

Introduction

Le mandat de services de liaison de données de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans la région de l'Atlantique Nord (NAT) a commencé par l'exécution de la phase 1 le 7 février 2013, ce qui a marqué du même coup le lancement d'un processus d'expansion progressif de la zone d'application qui durera jusqu'en 2020. Les phases 2A et 2B ont été mises en œuvre, comme indiqué ci-dessous. Conformément aux limites verticale et horizontale décrites ci-dessous, les aéronefs doivent tous être dotés de l'équipement de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) et de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) et utiliser cet équipement (voir le bulletin d'exploitation sur l'Atlantique Nord 2017_001_Révision 04).

Objet de la présente circulaire

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) confirme les plans visant à mettre en œuvre la phase 2C du mandat de liaison de données (DLM) dans la région NAT le 30 janvier 2020. Les limites verticales originales de la phase 2C ont été modifiées et iront maintenant du niveau de vol (FL) 290 au FL 410 inclusivement dans toute la région NAT.

L'information fournie est destinée à être publiée dans l'édition de printemps 2020 du [Manuel d'information aéronautique de Transports Canada \(AIM de TC – TP 14371F\)](#).

Contexte

Comme convenu lors de la 49^e réunion du groupe de planification coordonnée – Atlantique Nord (NAT SPG), le NAT DLM a pour objectif d'améliorer les capacités d'intervention en matière de communication, de surveillance et de contrôle de la circulation aérienne (ATC) dans la région NAT. Il serait ainsi possible de réduire le risque de collision et d'activer le niveau cible de sécurité à respecter dans la région NAT, en particulier sur le plan vertical. L'ADS-C offre la possibilité de surveiller un aéronef pour voir s'il respecte la route et le FL autorisés, ce qui améliore considérablement la sécurité dans la région NAT. En outre, l'utilisation de l'ADS-C facilite les opérations de recherches et sauvetage et la localisation d'un aéronef à la suite d'un accident dans l'espace aérien océanique. Les CPDLC améliorent grandement la capacité des communications air-sol et, par conséquent, la capacité d'intervention du contrôleur.

Les objectifs du NAT SPG relativement à l'expansion du NAT DLM en vue d'augmenter le nombre d'aéronefs équipés du système de liaison de données sont conformes à la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) Bloc 0, Module B0-40 (2013-2018) prévue au *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP) (Doc 9750) de l'OACI. Ce module prévoit des améliorations de la sécurité et de l'efficacité du contrôle en route appuyé par la liaison de données. Les objectifs du NAT SPG précisent que :

- d'ici 2018, 90 % des aéronefs évoluant dans l'espace aérien de la région NAT au FL 290 et au-dessus seront équipés des systèmes ADS-C et CPDLC et des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) 1/A ou de systèmes équivalents; et
- d'ici 2020, 95 % des aéronefs évoluant dans cet espace aérien en seront équipés.

Limites verticale et horizontale prévues pour l'espace aérien DLM de la région NAT

Phase 2A, commencée le 05 février 2015	Du FL 350 au FL 390 inclusivement, toutes les routes au sein du système de routes organisées de l'Atlantique Nord (NAT OTS). Cette phase touche les aéronefs évoluant sur les routes ou sur tout point le long de celles-ci.
Phase 2B, commencée le 07 décembre 2017	Du FL 350 au FL 390 inclusivement, dans toute la région NAT.
Phase 2C, commençant le 30 janvier 2020	À partir du FL 290 et au-dessus, dans toute la région NAT.

Espace aérien non inclus dans l'espace aérien DLM de la région NAT

- L'espace aérien au nord du 80° N, puisque celui-ci se trouve en dehors de la zone de service fiable des satellites géostationnaires;
- La région d'information de vol (FIR) océanique de l'est de New York; et
- L'espace aérien où les services de la circulation aérienne (ATS) sont offerts grâce à une surveillance radar, à une multilatération ou à une surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), combinées à des communications vocales à très haute fréquence (VHF), comme il est indiqué dans la publication d'information aéronautique (AIP), à condition que l'aéronef soit équipé en conséquence (transpondeur/émetteur ADS-B squitter long).

Directives pour la planification de vols transatlantiques pour des aéronefs non équipés de l'avionique de liaison de données

La figure 1 illustre l'espace aérien où sont offerts des services de surveillance ATS, de pair avec des communications vocales VHF, et où les aéronefs équipés en conséquence (transpondeur/émetteur ADS-B squitter long) seront autorisés à circuler sans restriction.



Figure 1

Les aéronefs qui ne sont pas équipés des systèmes FANS 1/A ou de systèmes équivalents, ou qui ne les utilisent pas, auront l'autorisation de circuler dans la zone indiquée ci-dessus aux niveaux de vols assignés au DLM, à condition que l'aéronef soit équipé en conséquence (transpondeur/émetteur ADS-B squitter long).

Aux fins de planification, les limites de la zone sont les suivantes :

Limite nord :	64N000W – 68N010W – 69N020W – 68N030W – 67N040W – 69N050W – 69N060W – BOPUT
Limite sud :	GUNPA (61N000W) – 61N007W – 6040N010W – RATSU (61N010W) – 61N020W – 63N030W – 62N040W – 61N050W – SAVRY

Aéronefs autorisés à déposer un plan de vol dans l'espace aérien DLM de la région NAT

Les aéronefs suivants sont autorisés à déposer un plan de vol pour entrer dans l'espace aérien DLM de la région NAT :

1. Les aéronefs équipés de systèmes de liaison de données FANS 1/A (ou l'équivalent), CPDLC et ADS C et en mesure d'utiliser ces systèmes. Les paragraphes 3.3.2 et 5.4.2 des Procédures complémentaires régionales NAT (OACI, Doc. 7030) correspondent aux systèmes CPDLC et ADS C respectivement.
2. Les aéronefs non équipés de ces systèmes qui indiquent STS/FFR, HOSP, HUM, MEDEVAC, SAR ou STATE dans la case 18 du plan de vol (selon la situation stratégique au moment du vol, de tels vols ne recevront peut-être pas une autorisation ATC qui correspond entièrement au profil de vol demandé).

Politiques opérationnelles applicables à l'espace aérien DLM de la région NAT

Tout aéronef non équipé de systèmes FANS 1/A ou de systèmes équivalents peut demander de monter ou de descendre à travers l'espace aérien DLM de la région NAT. De telles demandes seront traitées de façon stratégique, comme il est décrit ci-dessous.

- Les demandes de réservation d'altitude (ALTRV) seront traitées au cas par cas, comme il est actuellement le cas des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) pour l'espace aérien de la région NAT, et ce, peu importe la situation de l'aéronef participant sur le plan de l'avionique.
- Si un aéronef rencontre des pannes d'équipement **EN COURS DE VOL** qui l'empêchent d'utiliser les systèmes FANS 1/A (ou l'équivalent), CPDLC et ADS C, les demandes pour circuler dans l'espace aérien DLM de la région NAT seront traitées de façon stratégique. Dans de telles circonstances, l'ATC doit être informé de l'état de l'aéronef **AVANT QUE CELUI-CI ENTRE** dans l'espace aérien.
- Si une panne de l'équipement de liaison de données FANS 1/A survient alors que l'aéronef **CIRCULE DANS L'ESPACE AÉRIEN DLM DE LA RÉGION NAT**, l'ATC doit être immédiatement avisé de la panne. Une nouvelle autorisation pourrait être nécessaire afin que l'aéronef évite l'espace aérien, mais la possibilité d'autoriser l'aéronef à demeurer dans l'espace aérien sera étudiée, selon les considérations d'ordre stratégique.
- Si un aéronef subit, **AVANT** son départ, une panne d'équipement le rendant non conforme au DLM, il doit soumettre un nouveau plan de vol afin de demeurer à l'écart de l'espace aérien DLM de la région NAT.

Interface de planification de vol – Europe/Atlantique Nord (EUR/NAT)

Là où la région NAT entre en contact avec l'espace aérien des règles de mise en œuvre de la liaison de données EUR, les fournisseurs de services de navigation aérienne (SNA) concernés établiront des procédures afin de faciliter la transition verticale de la circulation aérienne en direction et en provenance de l'espace aérien DLM de la région NAT et de l'espace aérien des règles de mise en œuvre de la liaison de données EUR. Le fournisseur de SNA responsable de l'espace aérien intérieur EUR initial assurera la transition le plus vite possible le long de la limite commune entre la FIR et la région supérieure d'information de vol (UIR) adjacente à l'espace aérien DLM de la région NAT. L'exploitant et le fournisseur de SNA doivent s'assurer que la transition verticale est terminée avant de traverser toute limite FIR/UIR **subséquente**.

Renseignements supplémentaires

Pour 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 : Jeffrey Edison, Gestionnaire
Exploitation de l'ACC

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



James Ferrier
Directeur, Gestion de l'information aéronautique