

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 18/20

PROCÉDURES SPÉCIALES DU TRAFIC OCÉANIQUE EN CAS D'ÉVACUATION DE L'ACC DE GANDER

Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) met à jour les procédures spéciales telles qu'elles sont décrites dans la section ENR 7.4.2, « Procédures spéciales du trafic océanique en cas d'évacuation de l'ACC de Gander », de l'*AIP Canada (OACI)*. Ces procédures doivent être suivies par les exploitants aériens qui évoluent dans la région de l'Atlantique Nord (NAT) en cas d'évacuation du centre de contrôle régional (ACC) de Gander.

Contexte

Les situations où s'appliquent les procédures spéciales qui touchent les aménagements de contrôle de la circulation aérienne (ATC) qui desservent la région NAT figurent dans le NAT Doc 006 intitulé *Air Traffic Management Operational Contingency Plan - North Atlantic Region*. Le présent document fait l'objet d'un examen, qui devrait être terminé au quatrième trimestre de 2020.

En prévision de la mise à jour du NAT Doc 006, l'ACC de Gander a effectué son examen des procédures spéciales des unités, et a coordonné les changements avec les organismes concernés, notamment les ACC de Montréal et de Moncton. Les procédures suivantes entrent en vigueur immédiatement.

Procédures

1. PROCÉDURES EN VOL – Direction ouest	
1.1	Aéronefs n'ayant pas reçu d'autorisation océanique
1.1.1	Si l'ACC de Gander doit être évacué, seuls les aéronefs ayant reçu une autorisation océanique et en ayant accusé réception peuvent passer par l'OCA de Gander.
1.1.2	Tout aéronef n'ayant pu obtenir une autorisation océanique ou accuser réception d'une telle autorisation devrait être réacheminé de façon à contourner l'OCA de Gander ou atterrir à un aérodrome approprié. L'équipage devrait utiliser la fréquence courante pour demander la nouvelle autorisation. Il est possible que cette fréquence soit encombrée.
1.2	Aéronefs ayant reçu une autorisation océanique
1.2.1	L'aéronef ayant reçu une autorisation océanique dont il a accusé réception devrait poursuivre son vol conformément à cette autorisation. Sauf pour des raisons de sécurité, il ne devrait pas demander de changement d'altitude, de vitesse ou de route.
1.2.2	Tout aéronef devant effectuer un changement de niveau devrait le faire dans les meilleurs délais en respectant toute restriction spécifiée dans l'autorisation.
1.3	Procédures de maintien des communications
1.3.1	Le pilote qui reçoit un message d'évacuation d'urgence est prié de diffuser ce message à l'intention des autres aéronefs sur 121,5, 243,0 et 123,45. Tout aéronef devrait garder l'écoute sur ces fréquences et sur la fréquence courante jusqu'à ce qu'il sorte de l'OCA et de la FIR de Gander.
1.3.2	L'aéronef qui se trouve dans l'OCA de Gander devrait transmettre ses comptes rendus de position à Shanwick Radio sur toute fréquence HF ou VHF utilisable, soit directement, soit par relais d'une autre unité ou d'un autre aéronef.

1. PROCÉDURES EN VOL – Direction ouest

1.3.3	Tout aéronef devrait établir dès que possible la communication avec l'unité suivante en indiquant sa position, le niveau de vol auquel il est autorisé, la position suivante et l'estimée pour cette position ainsi que la position subséquente. Ceci s'applique également à un aéronef utilisant les comptes rendus automatiques de position (ADS/FMC) puisque ceux-ci pourraient ne pas avoir été reçus par l'unité suivante.		
1.3.4	L'aéronef qui se trouve dans l'OCA de Gander devrait tout d'abord appeler Shanwick Radio. Tout aéronef en direction ouest qui quitte la FIR de Gander pour entrer dans la FIR de Montréal ou de Moncton doit communiquer avec le Centre de Montréal ou avec celui de Moncton selon son point de sortie océanique, comme cela est décrit au point 1.3.7. L'aéronef sur le point de quitter l'OCA de Gander pour entrer dans l'OCA de New York, l'OCA de Reykjavik, l'OCA de Santa Maria ou la FIR de Nuuk doit appeler New York ARINC, Iceland Radio, Santa Maria Radio ou Nuuk Radio, le cas échéant.		
1.3.5	L'aéronef qui ne peut établir la communication radio peut utiliser pour ses comptes rendus de position les télécommunications SATVOICE ou le téléphone mobile GSN.		
	Centre océanique	Numéro du Réseau téléphonique public commuté (RTPC)	Code abrégé
	Gestionnaire de quart de Gander	001 709 651 5207	N/A
1.3.6	Un aéronef peut demander à son bureau de répartition des vols de retransmettre ses comptes rendus de position s'il désire faire parvenir ces comptes rendus à plusieurs unités ATS ou s'il est incapable d'envoyer les comptes rendus à leurs destinataires.		
1.3.7	Selon leur point de sortie de l'espace aérien océanique, les vols devront poursuivre leur route conformément au tableau suivant, jusqu'à ce que la communication soit établie avec le prochain organisme de contrôle et qu'une nouvelle autorisation soit émise par ce dernier. Vols au FL290 et plus haut.		
	Si le vol est dirigé au-dessus de :	Le vol doit ensuite procéder :	Prochain organisme de contrôle et prochaine fréquence :
	AVPUT	NALDI DUTUM	ACC de Montréal 132,85
	CLAVY	KAGLY TEFFO	ACC de Montréal 132,85
	EMBOK	IKMAN FEDDY	ACC de Montréal 132,85
	KETLA	GRIBS JELCO	ACC de Montréal 134,80
	LIBOR	6101N 06241W	ACC de Montréal 134,80
	MAXAR	MIBNO RODBO	ACC de Moncton 133,20
	NIFTY	MUSLO	ACC de Moncton 133,20
	PIDSO	PEPKI LOPVI	ACC de Montréal 135,80
	RADUN	SINGA	ACC de Montréal 135,80
	SAVRY	LAKES MCKEE	ACC de Montréal 132,45
	TOXIT	UDMAR	ACC de Montréal 132,45
	URTAK	TEALS VANSI	ACC de Montréal 119,40
	VESMI	ALSOP	ACC de Montréal 119,40

1. PROCÉDURES EN VOL – Direction ouest

Si le vol est dirigé au-dessus de :	Le vol doit ensuite procéder :	Prochain organisme de contrôle et prochaine fréquence :
AVUTI	YKL ROUND	ACC de Montréal 119,40
CUDDY	YWK MT	ACC de Montréal 132,90 @ 63W
DORYY	YBC ANCER	ACC de Moncton 132,95
HOIST	YRI	ACC de Moncton 118,875
IRLOK	5031N 06500W	ACC de Moncton 118,875
JANJO	CEFOU	ACC de Moncton 118,875
KODIK	4941N 06500W	ACC de Moncton 132,52
LOMSI	QUBIS	ACC de Moncton 132,52
MELDI	4853N 06500W	ACC de Moncton 132,52
NEEKO	TAFFY	ACC de Moncton 124,95
PELTU	4813N 06500W	ACC de Moncton 135,77
RIKAL	MIILS	ACC de Moncton 135,77
SAXAN	4718N 06500W	ACC de Moncton 133,55
TUDEP	TOPPS	ACC de Moncton 133,55
UMESI	4618N 06500W	ACC de Moncton 133,55
ALLRY	EBONY	ACC de Montréal 132,8
BUDAR	4536N 06500W	ACC de Montréal 132,8
ELSIR	ALLEX	ACC de Montréal 132,8
IBERG	4451N 06500W	ACC de Moncton 132,75
JOOPY	TUSKY	ACC de Moncton 132,75
MUSAK	4409N 06500W	ACC de Moncton 132,75
NICSO	BRADD	ACC de Moncton 132,75
OMSAT	4336N 06500W	ACC de Moncton 133,3
PORTI	KANNI	ACC de Moncton 133,3
RELIC	4303N 06500W	ACC de Moncton 133,7
SUPRY	WHALE	ACC de Moncton 133,7
VODOR	NANSO VITOL	ACC de Moncton 125,25
BOBTU	JAROM GAYBL	ACC de Moncton 125,25
Vols au FL280 et plus bas. Les routes HOIST et sud sont les mêmes que pour les vols au FL290 et plus haut.		
Si le vol est dirigé au-dessus de :	Le vol doit ensuite procéder :	Prochain organisme de contrôle et prochaine fréquence :
NALDI	DUTUM	ACC de Montréal 134,55
KAGLY	TEFFO	ACC de Montréal 134,55

1. PROCÉDURES EN VOL – Direction ouest

	Si le vol est dirigé au-dessus de :	Le vol doit ensuite procéder :	Prochain organisme de contrôle et prochaine fréquence :
	IKMAN	FEDDY	ACC de Montréal 134,55
	GRIBS	JELCO	ACC de Moncton 128,25
	MIBNO	RODBO	ACC de Moncton 128,25
	PEPKI	LOPVI	ACC de Moncton 135,1
	5900N 06000W	LAKES MCKEE	ACC de Moncton 135,1
	MOATT	LOMTA TEALS VANSI	ACC de Montréal 132,9
	PRAWN	YDP YKL ROUND	ACC de Montréal 132,25 @ 65W
	PORGY	HO YWK MT	ACC de Montréal 132,25 @ 63W

2. PROCÉDURES EN VOL – Direction est

2.1 Aéronefs n'ayant pas reçu d'autorisation océanique			
2.1.1	Si l'ACC de Gander doit être évacué, seuls les aéronefs ayant reçu une autorisation océanique et en ayant accusé réception peuvent passer par l'OCA de Gander.		
2.1.2	Tout aéronef n'ayant pu obtenir une autorisation océanique ou accuser réception d'une telle autorisation devrait être réacheminé de façon à contourner l'OCA de Gander ou atterrir à un aérodrome approprié. Il est aussi possible que l'aéronef ait à contourner la FIR de Gander. L'équipage devrait demander la nouvelle autorisation au Centre de Montréal ou de Moncton; il est possible que cette fréquence soit encombrée.		
2.2 Aéronefs ayant reçu une autorisation océanique			
2.2.1	L'aéronef ayant reçu une autorisation océanique dont il a accusé réception devrait poursuivre son vol conformément à cette autorisation. Sauf pour des raisons de sécurité ou de conformité à l'autorisation océanique, il ne devrait pas demander de changement d'altitude, de vitesse ou de route.		
2.2.2	Un aéronef se trouvant à l'ouest du 50 ^e méridien de longitude ouest devrait appeler soit le Centre de Montréal, soit le Centre de Moncton, selon le centre avec lequel il communiquait auparavant, et en utilisant la fréquence qui avait été déjà assignée.		
2.2.3	Si un changement de niveau est nécessaire afin de respecter l'autorisation océanique, l'aéronef en demande l'autorisation au Centre de Montréal ou de Moncton. S'il ne peut obtenir d'autorisation ATC, il devrait monter ou descendre de façon à franchir le point d'entrée océanique au niveau de vol spécifié dans l'autorisation océanique.		
2.2.4	Le système de routes organisées en direction Est sera prolongé pour commencer aux repères à la limite ouest, ou près de celle-ci, entre la FIR de Gander et les FIRs de Moncton et de Montréal, comme suit :		
	Repère intérieur de contingence	Repère intermédiaire	Point d'entrée océanique
	KENKI		AVPUT
	MUSVA		CLAVY
	BERUS		EMBOK

2. PROCÉDURES EN VOL – Direction est

Repère intérieur de contingence	Repère intermédiaire	Point d'entrée océanique
GRIBS		KETLA
6101N 06241W		LIBOR
MIBNO		MAXAR
MUSLO		NIFTY
PEPKI		PIDSO
SINGA		RADUN
LAKES	5900N 0600W	SAVRY
UDMAR		TOXIT
YKL	LOMTA	URTAK
ALSOP or 5352N 066446W		VESMI
YWK	YDP	AVUTI
DUVBI	VOKET	BOKTO
MUNBO	HO	CUDDY
BORUB		DORRY
TEXUN		ENNSO
TASTI	YYR	HOIST
5222N 06106W		IRLOK
SERBO		JANJO
KONCH		KODIK
VERTU		LOMSI
5111N 05929W		MELDI
PIKNA		NEEKO
5052N 05859W		PELTU
NAPLO	YAY	RIKAL
4950N 05828W		SAXAN
MIGLI		TUDEP
4904W 05754W		UMESI
LOPRO		ALLRY
4818N 05730W		BUDAR
VINSI	YQX	ELSIR
4734N 05712W		IBERG
TAGRA		JOOPY
4649N 05654W		MUSAK
SUTKO	YYT	NICSO
4610N 05639W		OMSAT
RUBDA		PORTI

2. PROCÉDURES EN VOL – Direction est

	Repère intérieur de contingence	Repère intermédiaire	Point d'entrée océanique
	4521N 05621W		RELIC
	PEPRA		SUPRY
	NANSO		RAFIN
	LOMPI	JAROM	TALGO
2.2.4	<p>Un aéronef se trouvant à l'est du 50° méridien de longitude ouest ou sur ce méridien devrait d'abord appeler Shanwick Radio. L'aéronef sur le point de quitter l'OCA de Gander doit appeler New York ARINC, Santa Maria RADIO, Iceland Radio ou Nuuk Radio, le cas échéant. Voici les renseignements qu'il doit fournir :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) indicatif d'appel; (b) position actuelle; (c) niveau de vol actuel et niveau de vol auquel l'aéronef est autorisé (s'il est différent du niveau actuel); (d) vitesse ou nombre de Mach assigné; (e) point de cheminement suivant et estimée pour ce point; (f) point de cheminement subséquent. 		
2.2.6	<p>Les procédures de communications ci-dessous sont alignées sur les procédures TIBA (<i>diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs</i>) recommandées par l'OACI (Annexe 11 – Services de la circulation aérienne, Supplément C). Un aéronef doit suivre ces procédures, sauf instruction contraire du Centre de Moncton ou de Montréal, lorsqu'il effectue un changement d'altitude en vue de se conformer à l'autorisation océanique.</p> <p>Au moins trois minutes avant le début d'une montée ou d'une descente, l'aéronef devrait diffuser sur la dernière fréquence assignée, 121,5, 243,0 et 123,45 les renseignements suivants :</p> <p>ALL STATIONS (indicatif d'appel) (direction) DIRECT FROM (repère de passage de la côte) TO (point d'entrée océanique) LEAVING FLIGHT LEVEL (nombre) FOR FLIGHT LEVEL (nombre) AT (distance)(direction) FROM (point d'entrée océanique) AT (heure)</p> <p>Au début du changement de niveau, l'aéronef devrait faire la diffusion suivante :</p> <p>ALL STATIONS (indicatif d'appel) (direction) DIRECTION FROM (repère de passage de la côte) TO (point d'entrée océanique) LEAVING FLIGHT LEVEL (nombre) NOW FOR FLIGHT LEVEL (nombre)</p> <p>Lorsqu'il est en palier, l'aéronef devrait faire la diffusion suivante :</p> <p>ALL STATIONS (indicatif d'appel) MAINTAINING FLIGHT LEVEL (nombre)</p>		

2. PROCÉDURES EN VOL – Direction est

2.2.7	Quand un aéronef équipé ADS est avisé d'une évacuation à Gander, il doit, sauf avis contraire, revenir aux rapports de position verbaux jusqu'à ce qu'il ait quitté l'OCA de Gander. Les pilotes devraient noter qu'on peut leur demander d'entrer dans le système (<i>logon</i>) d'EGGX pendant qu'ils sont dans l'OCA de Gander, mais qu'ils ne devraient pas prendre l'initiative de le faire tant qu'ils n'ont pas reçu d'instruction à cet effet.
-------	--

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 : jeff.edison@navcanada.ca



Jeff Dawson
Directeur, Normes des services de la circulation aérienne (ATS)