

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/20

OPÉRATIONS SANS VITESSE FIXE ASSIGNÉE (OWAFS) DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE NORD

Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) explique les procédures, la phraséologie et le comportement attendu des équipages de conduite pour la mise en œuvre des opérations sans vitesse fixe assignée (OWAFS) au-dessus de l'Atlantique Nord (NAT) dans la zone de contrôle océanique (OCA) de Gander, prévue pour le 29 janvier 2020 ou peu après. La présente AIC est rédigée en appui au North Atlantic Operations Bulletin 2019_001.

Contexte

Les procédures OWAFS ont été conçues sur une période de plusieurs années avec l'apport d'une équipe de projet de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) comptant des représentants de multiples parties prenantes, dont des exploitants et des fournisseurs de services.

Jusqu'à récemment, une vitesse Mach fixe était requise pour chaque vol traversant le NAT. Avec le retrait de cette exigence, on a commencé à examiner quelle serait la meilleure façon d'assurer des opérations NAT comprenant une option de Mach variable en fonction d'un indice des coûts (ECON - Boeing / Managed Speed - Airbus).

Les premières discussions portaient du principe selon lequel tous les exploitants préféreraient les OWAFS, et en fait en tireraient profit. Les OWAFS devraient en effet entraîner des économies de carburant, qui mèneront à une réduction des coûts et des émissions de gaz à effet de serre.

La façon de demander ou de délivrer des autorisations océaniques et le contenu de celles-ci ne changeront pas. Elles continueront d'être délivrées avec une vitesse Mach fixe.

On s'attendra des exploitants qu'ils se conforment à la vitesse Mach assignée figurant dans l'autorisation océanique délivrée à moins qu'ils ne reçoivent le message « RESUME NORMAL SPEED ».

Ce message sera offert à tous les vols si cela est possible sur le plan opérationnel. Les équipages de conduite n'ont plus à demander des opérations à vitesse variable ou d'indice des coûts.

Les équipages de conduite peuvent s'attendre à recevoir le message « RESUME NORMAL SPEED » après avoir pénétré dans l'OCA de Gander.

Planification de vol

Aucun changement aux procédures de planification de vol n'est requis. La vitesse Mach désirée pour traverser le NAT doit encore être déposée. Si une vitesse Mach fixe est requise, la vitesse demandée sera utilisée par le contrôle de la circulation aérienne (ATC) au moment de concevoir l'autorisation océanique.

Pendant les opérations sans vitesse fixe assignée, la dernière vitesse assignée (demandée ou déposée) servira de base aux procédures que doit effectuer l'équipage de conduite conformément à l'Annexe 2 de l'OACI intitulée « Règles de l'air » :

- **Paragraphe 3.6.2.2, « Écarts par rapport au plan de vol en vigueur »** : Si un aéronef en vol contrôlé s'écarte du plan de vol en vigueur, les mesures suivantes seront prises :
 - **Alinéa c), « Écart par rapport au nombre de Mach/à la vitesse vraie »** : si le nombre de Mach/la vitesse vraie maintenus au niveau de croisière varient de \pm Mach 0,02 ou plus, ou de \pm 19 km/h (10 kt) ou plus pour la vitesse vraie, par rapport au plan de vol en vigueur, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne en sera informé.

Messages en phonie ou CPDLC (communications contrôleur-pilote par liaison de données) écrits

MESSAGES CPDLC	SIGNIFICATION	RAISON POUR LAQUELLE L'ATC ENVERRAIT UN MESSAGE
RESUME NORMAL SPEED	Instruction de reprise d'une vitesse normale. L'aéronef n'a plus à satisfaire à la restriction de vitesse délivrée auparavant.	Permet l'utilisation de l'indice de coûts pour générer une vitesse Mach variable. Une vitesse Mach fixe n'est plus requise.
MAINTAIN [SPEED]	Instruction de maintien de la vitesse spécifiée.	Une vitesse assignée est requise aux fins d'espacement du trafic.

Si un équipage de conduite a besoin d'éclaircissement, l'ATC répondra ainsi :

Phonie :	NO [ATC] SPEED RESTRICTION
CPDLC (texte libre):	NO SPEED RESTRICTION

Procédures

La planification de vol et les autorisations océaniques ne changeront pas.

Lorsque des opérations sans vitesse assignée fixe sont possibles, les équipages de conduite recevront le message « RESUME NORMAL SPEED » en phonie ou par l'entremise des CPDLC.

Il est attendu des équipages de conduite qu'ils sélectionnent « ECON (Boeing) / Managed Speed (Airbus) » pour utiliser une vitesse Mach variable.

Nota : Cette vitesse ne devrait pas dépasser la dernière vitesse Mach assignée de plus ou moins Mach 0,01.

L'ATC doit être informé si, en raison du message « RESUME NORMAL SPEED », la vitesse varie de plus ou moins Mach 0,02 ou plus par rapport à la dernière vitesse assignée.

L'ATC assignera une vitesse Mach fixe si la vitesse Mach variable ne peut plus être supportée.

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



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