

## CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/23

### PROCÉDURES DE PLANIFICATION DES VOLS ÉVOLUANT DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE NORD EN DIRECTION OUEST QUI PASSENT DE L'OCA DE GANDER À LA CTA DE GANDER ET À LA FIR DE MONTRÉAL EN DESSOUS DU FL290

#### Introduction

Les renseignements ci-après visent à préciser les consignes quant aux procédures de planification des vols en dessous du FL290 entre l'OCA de Gander et la CTA de Gander ou la FIR de Montréal. On donne également des points de compte rendu limitrophes et des repères de navigation intérieurs à titre de référence pour la planification des vols en provenance de la région de l'Atlantique Nord (NAT), évoluant en direction ouest, traversant la zone de transition de l'espace aérien océanique de Gander (GOTA) et se rendant vers la FIR de Montréal.

**Ces changements apparaîtront dans la prochaine édition de l'AIP, à paraître le 20 avril 2023. Les procédures détaillées qui suivent figureront dans la section ENR 7.1.6 Procédures pour les plans de vol, sous 7.1.6.1 Routes.Contexte**

Depuis l'arrivée du mandat de liaison de données (DLM), il existe un corridor d'exemption au-dessus du sud du Groenland que peuvent emprunter les aéronefs non DLM pour traverser l'OCA de Gander à des niveaux DLM. C'est la présence d'emplacements ADS-B sol et VHF qui a rendu possible ce corridor. Toutefois, les emplacements sol en question ont été mis hors service le 29 décembre 2022. Depuis, cet espace aérien ne répond plus aux critères permettant l'exemption du DLM dans la région NAT.

Compte tenu de la hausse du nombre d'aéronefs auxquels on attribue des niveaux de vol en dessous de l'espace aérien DLM dans cette zone, il convient d'apporter des précisions aux procédures de planification des vols en dessous du GOTA. Ces précisions favoriseront l'exactitude du plan des vols se dirigeant vers la FIR de Montréal ou l'espace aérien du nord de la CTA de Gander.

#### Procédures

Les paramètres des systèmes ATS exigent que tous les vols traversant l'OCA de Gander en direction de la FIR ou de la CTA de Montréal soient planifiés comme suit :

##### En dessous du FL290

- Via 060°W, suivi d'un point de compte rendu limitrophe de Montréal et d'un repère de navigation intérieur contenu dans la CTA de Montréal.
- Repères de compte rendu limitrophes de Montréal : NALDI, MUSVA, KAGLY, BERUS, IKMAN, GRIBS, MIBNO, MUSLO, PEPKI, SINGA.
- Repères de navigation intérieurs de Montréal : LAKES, LOPVI, RODBO, JELCO, FEDDY, TEFFO, DUTUM ou BEZED.
- KENKI et IRBIM ne doivent pas être utilisés comme points de compte rendu limitrophes.

### Du FL290 au FL600, inclusivement

- Via un point d'entrée océanique suivi d'un repère de navigation intérieur de Montréal.

Les vols évoluant en dessous du FL290 vers la FIR de Gander au nord de HOIST doivent prendre 050°W, suivi d'un repère limitrophe de la CTA de Gander (MOATT, PRAWN ou PORGY) et d'un repère de navigation intérieur contenu dans la CTA de Gander.

Les vols évoluant au FL290 ou au-dessus peuvent inscrire à leur plan de vol une route aérienne nord-américaine (NAR) vers ou depuis un point d'entrée océanique.

### Renseignements

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 : Robert Fleming, gestionnaire, Exploitation de l'ACC

Ligne directe : 709-651-5280  
Courriel : [robert.fleming@navcanada.ca](mailto:robert.fleming@navcanada.ca)



Vanessa Robertson  
Directrice, Normes des services de la circulation aérienne (ATS)